This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Informazioni su questo libro

Si tratta della copia digitale di un libro che per generazioni è stato conservata negli scaffali di una biblioteca prima di essere digitalizzato da Google nell'ambito del progetto volto a rendere disponibili online i libri di tutto il mondo.

Ha sopravvissuto abbastanza per non essere più protetto dai diritti di copyright e diventare di pubblico dominio. Un libro di pubblico dominio è un libro che non è mai stato protetto dal copyright o i cui termini legali di copyright sono scaduti. La classificazione di un libro come di pubblico dominio può variare da paese a paese. I libri di pubblico dominio sono l'anello di congiunzione con il passato, rappresentano un patrimonio storico, culturale e di conoscenza spesso difficile da scoprire.

Commenti, note e altre annotazioni a margine presenti nel volume originale compariranno in questo file, come testimonianza del lungo viaggio percorso dal libro, dall'editore originale alla biblioteca, per giungere fino a te.

Linee guide per l'utilizzo

Google è orgoglioso di essere il partner delle biblioteche per digitalizzare i materiali di pubblico dominio e renderli universalmente disponibili. I libri di pubblico dominio appartengono al pubblico e noi ne siamo solamente i custodi. Tuttavia questo lavoro è oneroso, pertanto, per poter continuare ad offrire questo servizio abbiamo preso alcune iniziative per impedire l'utilizzo illecito da parte di soggetti commerciali, compresa l'imposizione di restrizioni sull'invio di query automatizzate.

Inoltre ti chiediamo di:

+ *Non fare un uso commerciale di questi file* Abbiamo concepito Google Ricerca Libri per l'uso da parte dei singoli utenti privati e ti chiediamo di utilizzare questi file per uso personale e non a fini commerciali.

+ *Non inviare query automatizzate* Non inviare a Google query automatizzate di alcun tipo. Se stai effettuando delle ricerche nel campo della traduzione automatica, del riconoscimento ottico dei caratteri (OCR) o in altri campi dove necessiti di utilizzare grandi quantità di testo, ti invitiamo a contattarci. Incoraggiamo l'uso dei materiali di pubblico dominio per questi scopi e potremmo esserti di aiuto.

+ *Conserva la filigrana* La "filigrana" (watermark) di Google che compare in ciascun file è essenziale per informare gli utenti su questo progetto e aiutarli a trovare materiali aggiuntivi tramite Google Ricerca Libri. Non rimuoverla.

+ *Fanne un uso legale* Indipendentemente dall'utilizzo che ne farai, ricordati che è tua responsabilità accertati di farne un uso legale. Non dare per scontato che, poiché un libro è di pubblico dominio per gli utenti degli Stati Uniti, sia di pubblico dominio anche per gli utenti di altri paesi. I criteri che stabiliscono se un libro è protetto da copyright variano da Paese a Paese e non possiamo offrire indicazioni se un determinato uso del libro è consentito. Non dare per scontato che poiché un libro compare in Google Ricerca Libri ciò significhi che può essere utilizzato in qualsiasi modo e in qualsiasi Paese del mondo. Le sanzioni per le violazioni del copyright possono essere molto severe.

Informazioni su Google Ricerca Libri

La missione di Google è organizzare le informazioni a livello mondiale e renderle universalmente accessibili e fruibili. Google Ricerca Libri aiuta i lettori a scoprire i libri di tutto il mondo e consente ad autori ed editori di raggiungere un pubblico più ampio. Puoi effettuare una ricerca sul Web nell'intero testo di questo libro da `http://books.google.com`

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

HE3097
C75

Consorzio [illegible] Treviso [illegible]

RELAZIONE

SULLE

STRADE FERRATE

PADOVA-BASSANO, TREVISO-VICENZA

VICENZA-THIENE-SCHIO

VICENZA
Tipografia Prov. e Prefettizia di G. Longo
1879

LELAND STANFORD JUNIOR
LIBRARY
UNIVERSITY.

H2695

Agli Onorevoli Consigli delle Provincie di

PADOVA-TREVISO-VICENZA

Vicenza, 1. *Febbraio* 1879

Nell' Assemblea del Consorzio Ferroviario Padova-Treviso-Vicenza si è espressa sino dal decorso estate l' utilità che venissero riuniti in volume i principali documenti i quali si riferiscono alle strade ferrate Vicenza-Treviso e Padova-Bassano ed accompagnati da una relazione che rendesse più agevole l' apprezzarli nel loro insieme. E poichè in eguale pensiero veniva il Comitato della strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio, parve ai due Comitati opportuno, attesi i

varii argomenti in comune alla strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio ed a quelle interprovinciali, compilare d'accordo una relazione e collezione unica.

Per varie cagioni non hanno i due Comitati potuto dar corso a questa pubblicazione colla sollecitudine che era nel loro buon volere, e sopratutto perchè essendosi intanto aperto l'adito dalla legge sull'esercizio delle ferrovie dello Stato a nuovi accordi nei riguardi del servizio cumulativo, si entrava con ciò in un nuovo periodo, che appena ora comincia ad estrinsecarsi nel fatto. Tale è anzi la ragione per cui pressochè tutta la relazione accenna come ultimo suo termine il passato anno, mentre dovette poi tenersi dischiusa anche a fatti, che si sono compiuti nell'anno in corso.

Mentre così i due Comitati adempivano un dovere, insito al loro ufficio, sono anche ben lieti che ne risulti la più ampia soddisfazione ad ogni desiderio che nei Consigli Provinciali sia sorto o altrimenti trovi la sua manifestazione, di un'informazione coordinata e completa.

Nè dissimulano la compiacenza, che provano, nel riandare col pensiero una storia, breve di anni ma piena di egregi fatti, ai quali, mercè la fiducia dei Consigli di queste nobili Provincie, a noi fu concesso di prender parte, contribuendo, da parte nostra, con ogni buon volere all'esecuzione di tanto generosi propositi di concordia e d'abnegazione.

Gravi óneri, per la costruzione delle ferrovie

incombono ora alle Provincie, ma più grave sarebbe l'isolamento, in cui ci saremmo trovati, se i Consigli Provinciali avessero atteso che si costruisse nel Veneto una rete di strade ferrate, la quale cogli interessi generali non avesse coordinato quelli, in cui trova la sua espressione, nonchè la nostra prosperità economica, la stessa compagine e l'organismo di queste Provincie.

Se le spese hanno ecceduto le previsioni, nessuna spesa però si trova non legittimata dalle più imperiose prescrizioni e ingiunzioni dell'Autorità Governativa, o dalla convenienza, competentemente riconosciuta, di una migliore esecuzione del lavoro. Ed il tutto ha potuto farsi mediante operazioni di credito, le quali hanno messo a profitto le congiunture propizie, perchè le obbligazioni delle Provincie fossero ricercate con tanto favore come sicuro collocamento di capitali e risparmi, e nel tempo stesso non portino al bilancio delle Provincie che un ónere ben inferiore a quello di tante altre consimili operazioni. Come gli ostacoli molti e gravi si sono vinti colla consociazione delle Provincie, così sì brillante e solido risultato delle operazioni finanziarie si è conseguito mercè la consociazione degli istituti di Credito.

L'esercizio pertanto di queste strade ferrate ha potuto sin da principio sistemarsi in modo concordemente lodato. L'esperienza ha bensì fatto palese, che se il canone d'esercizio è modico per se stesso, gli ulteriori compensi rendono più lontano per le Provincie il conseguimento di ragionevole lucro. Ma

ad ogni modo è da tener conto, che siamo almeno messi quanto all' esercizio al coperto da maggiori esposizioni, ed anche a quel primo e radicale difetto siamo ora in via, almeno per le ferrovie interprovinciali, di aver portato un qualche rimedio. Non ci siam mai formato illusioni sul tempo per le nostre strade ferrate come per ogni altra necessario prima che raggiungano il loro movimento normale. Però anche in questo riguardo, e tenuto conto delle difficoltà derivanti alle nostre strade ferrate sino a che non sieno sistemati i loro necessarii e legittimi rapporti colle ferrovie dello Stato, non possiamo che rallegrarci, e sperare che questo periodo iniziale non sia più lungo di quello che ebbero pure a passare ferrovie in condizioni non dissimili dalle nostre.

Certamente, che le ferrovie, a cui non mancarono operosi e pertinaci entusiasmi, abbisognano ora della solerte e assidua cura del padre di famiglia.

Ma nel tempo stesso che nulla si dee omettere perchè divenga men grave l' ónere finanziario, ben confidiamo, che sempre più vengano a svolgersi ed apprezzarsi i vantaggi economici i quali se non altro in via indiretta si risolvono infine in profitto finanziario essi pure.

Come dai Consigli Provinciali abbiam ritrovato autorità e vigore per superare difficoltà, che niuno certamente vorrà dir lievi o poche, così dai Consigli Provinciali speriamo ora trovi la esposizione del

nostro operato quella benevolenza che non si discompagna dal fine che le Provincie hanno fortemente voluto e fortemente raggiunto.

IL COMITATO FERROVIARIO
Padova-Bassano, Vicenza-Treviso

FEDELE LAMPERTICO per Vicenza. *Presidente.*
ANTONIO DOZZI per Padova.
GIOVANNI BATT. LORO per Treviso.

IL COMITATO FERROVIARIO
Vicenza-Thiene-Schio

FEDELE LAMPERTICO *Presidente.*
ANTONIO TOALDI.
LORENZO TOVAGLIA.

Preliminari

Sino dal 24 Giugno 1868 veniva presentata da Alberto Cavalletto proposta per la costruzione d'una strada ferrata da Padova a Bassano, e il 21 Luglio di quell'anno formava téma di deliberazione da parte del Consiglio Provinciale di Padova. Il Consiglio Provinciale, sopra relazione del Deputato Provinciale cav. Giacobbe Trieste, non si limitò a considerare la linea Padova-Bassano per se stessa, ma in relazione ad una linea che venisse costruita da Bologna a Verona, e in relazione ad una strada ferrata Venezia-Bassano-Trento. Nel primo riguardo, alla costruzione d'una linea Padova-Bassano dovea avere interesse la Provincia, nonchè di Padova, di Rovigo, e nel

secondo riguardo era desiderabile, che gli interessi, ai quali sarebbe destinata a provvedere la strada ferrata Venezia-Trento, si coordinassero cogli interessi della Provincia di Padova, il che si sarebbe conseguito quando la linea Venezia-Trento avesse ripiegato in modo da passare per la Provincia accennando a Cittadella. Si fu per tali considerazioni, che il Consiglio Provinciale deliberava preliminarmente di avviare intelligenze colla Provincia di Rovigo, e col Comitato Internazionale, favorito dalla Camera di Commercio di Venezia per promovere la strada ferrata Mestre-Bassano-Trento. Veniva intanto deliberata la nomina di una Commissione, che raccogliesse tutti gli elementi, i quali avessero potuto servire ad un esatto apprezzamento dei vantaggi di una strada ferrata da Padova a Bassano per Camposampiero e Cittadella, in relazione appunto alle strade ferrate Bologna-Verona, e Venezia-Bassano. Si aggiunse che la Commissione dovesse raccogliere informazioni sulla prelazione spettante alla Società Ferroviaria dell'Alta Italia.

La Provincia di Rovigo però non credette di accedere all'invito. Nonostante che una linea Padova-Bassano, quando fosse proseguita per Trento, avrebbe dato al Polesine una comunicazione più breve colla Germania, la Provincia di Rovigo intendeva raccogliere le sue forze per una linea che più direttamente servisse agli interessi Provinciali, la linea Rovigo-Legnago. E a Venezia d'altronde un Comitato promotore della linea Mestre-Bassano-Trento non si era ancora costituito.

Ma se alla Provincia di Padova veniva meno così la consociazione, che avea dapprima vagheggiato, per necessità di cose veniva di già formandosi quella

consociazione, che dovea poi dar vita al Consorzio Ferroviario Padova-Treviso-Vicenza.

Il Consiglio Provinciale di Treviso, nella tornata 8 Settembre dello stesso anno, deveniva in fatto alla nomina di una Commissione, la quale vedesse modo che la proposta linea da Padova a Bassano avesse a prendere la direzione di Castelfranco, dove si trovasse posta in congiunzione con una linea da Castelfranco a Treviso.

Presidente della Commissione di Padova, Andrea Meneghini, nella seduta del 21 Novembre informava che le due Commissioni di Padova e di Treviso si erano rivolte alla Deputazione Provinciale di Vicenza proponendo che la Provincia di Vicenza si associasse a questi studj ferroviarii. Il tronco ferroviario da Treviso a Castelfranco avrebbe la sua prosecuzione in un tronco da Castelfranco a Vicenza, e l'intera linea Treviso-Vicenza farebbe crociera a Cittadella colla linea Padova-Bassano.

Il Consiglio Provinciale di Vicenza nella seduta 9 Decembre annuiva all'invito, e nominava con pari incarico degli studj preliminari una Commissione, che procedesse d'accordo con quelle di Padova e di Treviso, dietro mozione del cav. avv. Valentino Berti estendendosi gli studj al tronco Cittadella-Vicenza.

Riunironsi in Padova le tre Commissioni il 5 Gennaio 1869; alla riunione intervennero inoltre il Presidente della Camera di Commercio di Vicenza Michele Fabrello (i Presidenti delle Camere di Commercio di Padova e di Treviso formavano già parte delle Commissioni), e i rappresentanti dei Municipii di Vicenza, Treviso, Bassano, Castelfranco : Clementi, Mandruzzato, Tedeschi, Rostirolla. Venne in questa

riunione concordemente ammesso che le due linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano seguissero il tracciato più breve, e deliberato, che a spese eguali fra le tre Provincie venisse eseguito il Progetto. L'incarico ne sarebbe devoluto al Deputato Ing. Stefano Breda, che avea dichiarato di assumerla pel solo rimborso della spesa, preavvisata non più di 20,000 lire. Sopra domanda dello stesso Deputato Breda, in una nuova riunione tenuta il 5 Febbraio da una sotto-Commissione vennero prese alcune norme fondamentali, a cui avrebbe dovuto attenersi la compilazione del progetto. Le due linee, come si era già deliberato, doveano avere la massima brevità; non avere pendenze superiori al 5 per 0[0; il sistema d'armamento essere precisamente eguale a quello delle ferrovie dell'Alta Italia.

Tutto ciò veniva concordemente ammesso dal Consiglio Provinciale di Vicenza il 16 Febbraio 1869; dal Consiglio Provinciale di Padova il 1. Marzo; ed era stato approvato dal Consiglio Provinciale di Treviso il 15 Gennaio.

Condotto a termine il progetto, il Consiglio Provinciale di Treviso il 5 Marzo 1870, e il Consiglio Provinciale di Vicenza il 22 Marzo vi diedero la loro approvazione, ammettendo le varianti che ne favorivano l'economia della spesa; incaricarono le Commissioni di chiedere d'accordo la concessione della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie Padova-Bassano e Vicenza-Treviso colla concorrenza del Governo nella spesa per un capitale corrispondente all'annua spesa di manutenzione delle strade nazionali, alle spese di posta e telegrafo, e alle spese straordinarie, che colla costruzione della strada ferrata lo

Stato avrebbe risparmiato; approvarono la propria quota di spesa del Progetto; deliberarono ringraziamenti al Deputato Breda per la direzione gratuita, e per la diligente cura che avea rivolto al progetto.

Il Consiglio Provinciale di Padova, nella seduta 17 Maggio, dopo ampia discussione, approvando in massima il progetto Breda, deliberava però di sospendere ogni deliberazione in riguardo alla proposta della Commissione, incaricandola di proseguire i proprj studj, e somministrare al Consiglio i dati occorrenti a formulare la domanda di concessione per la progettata linea di strada ferrata Padova-Bassano con diramazioni da Cittadella a Vicenza, e da Cittadella a Treviso.

Deplorabili indugi vennero poscia a protrarre la riunione delle Commissioni, il che grandemente nocque non solo per la perdita di tempo, ma pel necessario rallentarsi del comune indirizzo. Si aggiunse il 21 Novembre 1870 la morte del Comm. Meneghini, che, come Presidente della Commissione di Padova, avea tanto autorevolmente contribuito alla conciliazione dei varii interessi.

Attraversammo allora un periodo, in cui le Commissioni di Vicenza e Treviso, e la Commissione di Padova agirono isolatamente, quelle spingendo innanzi la linea da Treviso a Vicenza, e questa, la strada ferrata da Padova a Bassano.

La cagione di ciò deve ascriversi precipuamente al timore dell' opposizione che alla strada ferrata Vicenza-Treviso avrebbe certamente fatto la Società Ferroviaria dell' Alta Italia: timore che rendeva più lenta la Provincia di Padova ad esporsi ad eguali ritardi per la linea Padova-Bassano, quando la domanda di

concessione fosse stata una sola con quella per la linea Vicenza-Treviso, e che d' altra parte rendeva più alacri le Provincie di Treviso e Vicenza a dar consistenza al progetto della linea da esse vagheggiata.

Nella Commissione di Padova, era quindi prevalso il partito di previamente informarsi delle disposizioni della Società Ferroviaria dell'Alta Italia e ne diede l'incarico al Prof. Bucchia, che sopra designazione del Municipio di Padova, a cui la Deputazione Provinciale ne avea fatto invito, la presiedeva dopo la morte del Comm. Meneghini. Tutto ciò risulta dalla relazione del Consigliere Provinciale Ingegnere Scapin, letta nella seduta 28 Settembre 1871, dietro interpellanza del Consigliere Rizzetto, per conoscere a qual punto si trovassero gli studj, che nella seduta 17 Maggio il Consiglio Provinciale di Padova si era riservato di conoscere.

Il Consiglio Provinciale di Padova chiudeva la discussione, cui avea dato luogo la detta interpellanza, con un ordine del giorno, con cui si invitava la Commissione a presentare entro l' anno il risultato de' suoi studii in via sommaria, ed il risultato delle sue pratiche presso la Direzione Generale delle Ferrovie dell' Alta Italia, per la linea ferroviaria Padova-Bassano con diramazione Vicenza-Treviso.

Ma la Direzione Generale delle Ferrovie dell' Alta Italia essendosi chiarita favorevole a trattare per la costruzione ed esercizio della ferrovia Padova-Bassano, si pronunciò assolutamente ostile alla ferrovia Vicenza-Treviso: e tale dichiarazione determinava la deliberazione 30 Novembre 1871 del Consiglio Provinciale di Padova di limitarsi oramai alla prosecuzione della sola ferrovia Padova-Bassano.

Non giova ora dilungarsi sulle difficoltà, che la Provincia di Padova ebbe ad incontrare anche su questo terreno, per la complicazione inoltre dei dispareri sul tracciamento della linea, come risulta dalla discussione promossa nella seduta 4 Aprile 1872, dietro interpellanza Maluta, e nella seduta 9 Aprile dietro interpellanza Maluta e Turazza. A ogni modo le proposte pervenute dalla Direzione Generale delle Ferrovie dell' Alta Italia vennero dal Consiglio Provinciale di Padova dichiarate inaccettabili nella tornata del 2 Agosto 1872.

Nè a miglior punto eran condotte le cose, quanto alla linea Vicenza-Treviso.

Le due Commissioni ferroviarie di Treviso e Vicenza erano state avvisate dalla Commissione di Padova fin dal 17 Luglio 1871 ch' essa intendeva preliminarmente informarsi delle disposizioni della Società Ferroviaria dell' Alta Italia, e poichè esse non potevano illudersi sulle disposizioni della Società Ferroviaria dell' Alta Italia qnanto alla linea Vicenza-Treviso, erano fin dal 30 Agosto devenute ad un accordo, a cui lasciavano l' adito aperto anche alla Provincia di Padova, ma a cui in ogni evento le Provincie di Treviso e Vicenza avrebbero dato corso per la linea Vicenza - Treviso, quando la Provincia di Padova per la linea Padova-Bassano avesse fatto causa da sè.

Tale accordo venne sancito dal Consiglio Provinciale di Treviso il 18 Settembre e dal Consiglio Provinciale di Vicenza il 26, e quando colla deliberazione 30 Novembre 1871 il Consiglio Provinciale di Padova deliberò di procedere oltre per la sola strada ferrata Padova-Bassano, le Commissioni di

Vicenza e Treviso conformemente alle deliberazioni dei propri Consigli Provinciali, riunitesi in Treviso il 7 Dicembre, provvidero a presentare la domanda di concessione per la sola ferrovia Vicenza-Treviso.

Ogni premura però pel conseguimento della concessione si franse dinanzi al proposito del Ministro dei Lavori Pubblici di presentare una proposta di legge per determinare in massima la misura e le condizioni del concorso dello Stato nelle ferrovie in generale.

Mentre le Commissioni Provinciali di Vicenza e Treviso, in seguito a questa esplicita risoluzione del Ministero rivolgevano l' animo a scongiurare il ritardo, intervenne la deliberazione del Consiglio Provinciale di Padova, che mentre dichiarava non accettabili le proposte della Società Ferroviaria dell' Alta Italia sollecitava gli accordi particolarmente colle Provincie di Vicenza e Treviso.

Ed in fatto in una riunione tenutasi in Padova il 23 Agosto 1872 l' accordo venne ristabilito. Fu riunione solenne, e tanto più decisiva che durante la seduta stessa pervenne lettera della Direzione Generale delle Strade Ferrate dell' Alta Italia, con cui, dietro la avuta ripulsa delle prime condizioni offerte alla Provincia di Padova per la strada ferrata Padova-Bassano, lunge dal migliorarle, si dichiarava sciolta da ogni impegno. Intervennero per la Provincia di Padova, il cav. Carlo Maluta, il cav. Biagio Zadra, il cav. Moisè Vita Jacur, il dott. Luigi Chinaglia, il cav. dott. Giuseppe Wiel. Intervennero per la Provincia di Treviso il cav. Gio. Batt. Loro, il cav. Angelo Giacomelli, il cav. Angelo Vianello Cacchiole, il dott. Gio. Batt. Mandruzzato, il barone

Emilio Galvagna. Per la Provincia di Vicenza il comm. Fedele Lampertico, il cav. Paolo Lioy, il cav. Costante Grassi, il cav. Sebastiano Tessari, il dott. Antonio Toaldi, il cav. nob. Luigi Piovene. Era in tutti vivissima la persuasione che delle strade ferrate Treviso-Vicenza e Padova-Bassano, l'una più che l'altra non avea probabilità di riuscita, quando le tre Provincie non si fossero consociate: e che era d'uopo procedere con ogni sollecitudine per non trovarsi di fronte ad altri progetti, che evidentemente avrebbero non già a sè *coordinata*, il che era nel desiderio di ognuno, ma *subordinata* od anzi resa impossibile quella combinazione, che sola avea fornito il caposaldo dell'unione fra le tre Provincie.

Le proposte concordate nella riunione 23 Agosto ed in riunioni successive vennero dal Consiglio di Vicenza approvate nella seduta 29 Novembre, dal Consiglio di Treviso il 3 Dicembre, dal Consiglio di Padova il 28 Dicembre. Cessata così ogni cagione che avesse potuto compromettere la consociazione delle tre Provincie, nel testo però delle deliberazioni sussisteva una qualche diversità di redazione fra le deliberazioni del Consiglio Provinciale di Padova e quelle dei Consigli Provinciali di Treviso e Vicenza, diversità dipendente dall'incertezza, in cui tuttora era lasciato il tracciato della linea Padova-Bassano. Avendo anche il Ministero desiderato una formula unica, a ciò si provvide poi coll'Atto fondamentale.

Atto fondamentale del Consorzio

Dopo che con deliberazione 28 Dicembre 1872 il Consiglio Provinciale di Padova avea aderito al Consorzio Ferroviario già costituitosi tra le Provincie di Vicenza e Treviso, in una riunione tenutasi a Padova il 14 Gennaio 1873 dalle tre Commissioni Ferroviarie, si era già data alle deliberazioni singolarmente prese dai Consigli Provinciali la forma di accordo interprovinciale, e le tre Commissioni si erano riunite in una sola con un Presidente e due Vice-Presidenti, in guisa che nella Presidenza fosse rappresentata ciascuna delle tre Provincie.

Pareva ciò sufficiente per la necessaria unità di azione, ma il Ministero dei Lavori Pubblici con nota 12 Marzo 1873 della Direzione Speciale delle Strade Ferrate esprimeva il diverso avviso, che dove si era stimata bastante una consociazione, dovesse invece costituirsi un vero Consorzio.

« É fatto nuovo la concessione di ferrovie ad un « Consorzio di Provincie, nè va esente da contesta- « zione la convenienza economica ed amministrativa « di lasciare che questi Corpi Morali soli, o piú ancora « se associati, si erigano in Imprese ed Amministra- « zioni Ferroviarie; ciò a taluno parendo contrario al « carattere ed allo scopo di detti Corpi Morali ed alle « discipline, che li reggono.

« Però, dato che Consorzî di Corpi Morali diven-
» tino concessionarii di ferrovie, si vede la necessità
« che questi sieno, quanto al loro modo di agire ed
« ai loro poteri, tanto rispetto alla cosa amministrata
« quanto nei rapporti col Governo, posti in condi-
« zioni analoghe a quelle delle Società ed Ammini-
« strazioni Ferroviarie dell' industria privata. »

« Pare allo scrivente che *simile Consorzio debba*
« *essere costituito con una personalità autonoma*; *pos-*
« *sibilmente indipendente dall' Autorità dei Consigli*
« *Provinciali delle singole Provincie*; *con adatti*
« *mezzi finanziarii.* »

« *Quando ciò non fosse, si temerebbe che cadendo*
« *il Consorzio sotto la tutela delle singole Amministra-*
« *zioni Provinciali, e così sotto quella di più Provin-*
« *cie per i medesimi atti, non ne sorgessero dissensi*
« *tra l' una e l' altra Amministrazione Provinciale,*
« *ritardi, od altre eventualità contrarie a quella unità,*
« *libertà, e prontezza di azione, che sono indispensabili*
« *per una impresa di costruzione e di esercizio di*
« *ferrovie pubbliche.* »

« Non si nega che le deliberazioni già prese dai
« tre Consigli Provinciali per formare il Consorzio,
« rispondano già in parte a questo concetto e a questi
« bisogni: però vi si vedrebbero opportuni alcuni com-
« plementi, che potranno essere meglio studiati dalla
« già eletta Commissione, l' istituzione e la riunione
« della quale sotto una direzione unica è già dive-
» nuta per se stessa guarentigia e strumento d'azione
« concorde, pronta, ed efficace. »

Vuolsi anzi notare che in uno schema preliminare, presentato al Ministero, si era lasciato aperto l' adito alle Deputazioni Provinciali di ricorrere al Ministero

contro le deliberazioni dell' Assemblea Consorziale, il quale avrebbe deciso, sentito il Consiglio dei Lavori Pubblici ed il Consiglio di Stato. Ma il Ministero dei Lavori Pubblici, riservando le altre sue osservazioni su quello schema di Statuto, sino da allora dichiarava « che ciò non rispondea ai bisogni dell' istituzione, « che si volea creare, perchè si apriva con esso il « ricorso al Ministero dell'Interno, moltiplicando le « ingerenze di diverse Autorità; complicando la ge- « stione consortile, e rendendo possibili differenze di « pareri e di provvedimenti, ritardi e danni. »

Il Ministero inoltre trasmetteva a norma della Commissione uno studio sulle condizioni fondamentali che possono occorrere per la formazione di un Consorzio di più Provincie, autorizzate ad assumere la concessione della costruzione e dell' esercizio di ferrovie pubbliche scorrenti nel territorio delle Provincie partecipanti al Consorzio.

Trascriviamo le seguenti:

Il Consorzio dev' essere costituito *con una personalità autonoma, indipendente dall' autorità dei Consigli e delle Deputazioni delle singole Provincie che ne fanno parte, con mezzi finanziarii, con poteri adatti alla natura della importante impresa della costruzione e dello esercizio delle ferrovie per le quali è costituito.*

Fra detti poteri i più essenziali e necessarii dovrebbero certo essere: la piena libertà dell' Amministrazione Sociale; la facoltà di stabilire i bilanci delle spese e delle entrate consorziali; quelle di ripartire i carichi ed utili fra le Provincie partecipanti, sulla base della loro quota di concorso nel Consorzio; ed infine di esigere, colle forme e coi privilegi dei pubblici tributi, l' importo delle tasse da esso Consorzio poste an-

nualmente a carico di ciascuna Provincia partecipante.

Questi suggerimenti del Ministero venivano contemporaneamente concretati nel progetto di legge presentato alla Camera dei Deputati nella tornata del 17 Marzo 1873 dal Ministro dei Lavori Pubblici, Devincenzi, di concorso col Ministro delle Finanze, Sella, per facoltà al Governo di far concessione di strade ferrate secondarie.

Osserva la relazione, la quale precede il progetto di legge, che già coll' articolo 6. della legge 14 Maggio 1865 si era data facoltá al Governo di fare concessione di strade ferrate a provincie e comuni, e che coll' articolo 26 dell'altra legge 28 Agosto 1870 si era prescritto che si regolassero le forme ed i modi per la costituzione di consorzi di provincie e comuni per assumere l' impresa di strade ferrate complementari.

Ora appunto si trattava di stabilire i limiti generali entro i quali la formazione dei Consorzi possa attuarsi.

Ammesso il carattere facoltativo di qnesti Consorzi, a differenza dei Consorzi obbligatori idraulici e delle strade ordinarie, la relazione si domanda, se il dettar norme per tali Consorzi fosse necessario, o se non fosse preferibile di lasciare che i medesimi si ordinassero da sè liberamente, come qualunque altra società regolata dal diritto civile comune e sotto l' egida delle disposizioni e delle discipline che reggono le amministrazioni delle provincie e dei comuni.

La risposta non può essere più esplicita. « I pro-
« ponenti ritengono che se i consorzi di provincie
« e comuni vogliono rendersi concessionarii della co-

« struzione e dell' esercizio di ferrovie pubbliche, le « *loro amministrazioni devono essere poste nelle con-* « *dizioni di autonomia ed indipendenza di mezzi, di* « *unità, libertà, e prontezza di azione,* che sono indi- « spensabili per fare fronte alle molte, varie, e grandi « esigenze del servizio delle ferrovie. » « L'ordina- « mento insomma ed i poteri di questi consorzi e delle « amministrazioni che li rappresentano, dovrebbero « avvicinarsi possibilmente, tanto rispetto alla azienda « sociale quanto nei rapporti col Governo, alle con- « dizioni normali delle società ed amministrazioni « ferroviarie dell'industria privata. » « *Quando ciò non* « *fosse, si temerebbe che cadendo il Consorzio, per* « *certe classi di atti, sotto la tutela dei singoli Con-* « *sigli Provinciali e Comunali, se ne originassero di-* « *spareri, ritardi, ed altre eventualità contrarie ai* « *suddetti scopi, ed al bisogno del servizio ferroviario.* »

Conformemente, erano redatti gli articoli 8, 9 e 10 del progetto di legge, in sostanza gli stessi, che in via di consiglio il Ministero avea proposto alla Commissione interprovinciale, e gli stessi, che con qualche varietà, più che altro di dizione, mantenne la Commissione Parlamentare.

È noto, che in corso di discussione, il progetto di legge, mentre era stato presentato come progetto di massima, il quale estendeva, limitatamente ad un triennio, la facoltà di concedere tutte le strade ferrate secondarie che soddisfacessero a determinati requisiti, si è tramutato in un progetto di legge, che dava al governo tale facoltà specificatamente per alcune ferrovie.

Tra queste si trovano appunto le nostre: Treviso-Vicenza, e Padova-Bassano.

Per l'accorta sollecitudine e per l'energia dei nostri Deputati, come d'altronde per l'impegno dimostrato in tale occasione dal Ministero, si giunse così a scongiurare un ritardo, che sarebbe stato fatale.

Statuto

Per l'Atto Fondamentale il Consorzio ha un'Assemblea Generale composta di quindici Rappresentanti, eletti cinque per provincia dai rispettivi Consigli Provinciali, anche fuori del loro seno. L'Assemblea Consorziale elegge nel suo seno il Comitato permanente, composto di un rappresentante per provincia.

Ebbe luogo la prima riunione dell'Assemblea il 21 Agosto 1873 in Vicenza, e nella riunione stessa si procedette alla costituzione del Comitato.

Il Comitato, non appena costituito, rivolse le sue prime cure alla compilazione dello Statuto consorziale, richiesto dalla legge 29 Giugno 1873, e nel quale il Ministero avea desiderato, che si comprendessero le norme dell'Atto Fondamentale per essere approvate come parte integrante dello Statuto medesimo.

Venne lo Statuto discusso e approvato nell' Assemblea tenuta in Vicenza il 20 settembre, ma si dovette ripresentare all' Assemblea per ottemperare ad alcune modificazioni, prescritte dal Ministero, e che in fatto l' Assemblea accettava nella riunione tenutasi in Padova il 20 novembre dell' anno stesso.

Di piena conformità a queste deliberazioni veniva lo Statuto approvato sulla proposta, come vuole la legge, dei ministri dei lavori pubblici e dell' interno e sentito il Consiglio di Stato, con Reale Decreto 27 agosto 1874.

Come dispone la legge, e come è stabilito nell' Atto Fondamentale, la rappresentanza del Consorzio risiede nell' Assemblea « le cui deliberazioni prese in conformità allo Statuto obbligano le provincie consorziate » (Articolo 19). Così per quanto riguarda la concessione come la costruzione ed esercizio delle ferrovie l' Assemblea consorziale si trovava di già investita, per l' articolo 8 dell' Atto Fondamentale, di tutti i poteri necessari a raggiungere il fine del Consorzio. Lo Statuto li determina e giovi tra questi indicare i principalissimi di deliberare i bilanci preventivi e consuntivi, stabilire a termini dell' atto di fondazione il riparto degli oneri e degli utili, deliberare sulle operazioni di credito, sui contratti di costruzione, cessione ed esercizio delle ferrovie consorziali (Articolo 15).

Ai Consigli Provinciali ed ai Prefetti delle tre Provincie viene comunicato il bilancio preventivo, non appena approvato dall' Assemblea, affinchè i primi stanzino nei loro bilanci le somme rispettive, e i secondi, occorrendo, provvedano all' esecuzione di quest' obbligo e alla prestazione dei pagamenti dovuti a termini della legge 29 Giugno 1873.

È riservata ai Consigli Provinciali la nomina dei revisori del consuntivo, i quali vengono anche invitati per questo argomento ad intervenire all' Assemblea, e possono prendervi parte alla discussione, comunque senza aver voto deliberativo (Articolo 16). I revisori hanno diritto a tutte le informazioni ed ispezioni di documenti che crederanno necessarie al disimpegno del loro ufficio. Essi fanno uno speciale rapporto all' Assemblea, e del verbale delle deliberazioni insieme col rapporto dei revisori viene spedita copia ai Consigli delle tre Provincie (Articoli 42 e 43).

L' amministrazione del Consorzio è affidata al Comitato permanente (Articolo 23).

All' Assemblea quindi spetta ogni potere deliberativo: al Comitato, ogni incombenza di amministrazione od esecutiva.

Può bensì il Comitato, per casi particolari, delegare i propri poteri ad uno o più de' suoi membri, od impiegati del Consorzio, od anche ad altre persone (Articolo 35), come d' altronde rientra nelle attribuzioni dell' Assemblea la sistemazione degli uffici (Articolo 15).

Ogni delegazione e demandazione però rimane sempre subordinata all' unità d' indirizzo, di impulso, di azione da parte del Comitato, che trova nello Statuto determinate le sue attribuzioni, ed è tenuto a rispondere all' Assemblea (Articolo 34).

Certamente non lieve era l' assunto del Comitato così nella parte tècnica come nella parte finanziaria.

Quanto alla parte tecnica ebbe a coadjutrice una Commissione tecnica della stessa Assemblea, ed ebbe inoltre ricorso sia per quanto concerne il materiale

mobile e l' officina, sia per l' ardua sistemazione delle stazioni comuni colla Società Ferroviaria dell' Alta Italia ad uomini di speciale competenza ferroviaria, quali l' Ingegnere Comm. Francesco Porra e l' Ingegnere Comm. Filippo Mari. Per un regolare sindacato dei lavori di costruzione vennero deputati gli Uffici tecnici Provinciali.

Quanto alla parte finanziaria la gestione potè essere disimpegnata mediante gli istituti di Credito coi quali o come assuntori o come intermediarii si sono conchiuse le operazioni di prestito, e per il controllo dei prodotti ferroviarii venne dall' Assemblea istituito un ufficio apposito.

Tutto ciò dispensò il Comitato, per quanto pure ogni affare mettesse capo al Comitato medesimo dall' impianto dispendioso di un ufficio proprio. Salvo il valersi dell' occorrente opera di amanuensi per il carteggio e corrispondenze, spessissimo urgenti, potè così il Comitato provvedere al protocollo, all' archivio, alla tenuta dei conti coll' assistenza del Segretario Capo, e dell' aggiunto Ragioniere della Deputazione Provinciale di Vicenza coadiuvati come Cancelliere da altro impiegato della Deputazione Provinciale medesima. Col 4 Febbraio di quest'anno si sono anzi compenetrate in quest' ultimo le incombenze tutte, non chè di Cancelliere, di Segretario e Ragioniere.

Dovette il Comitato mantenersi in continui e svariati rapporti e colla Società Veneta come assuntrice della costruzione e dell' esercizio delle strade ferrate, e coi Regi Commissarii, preposti dal Governo alla costruzione, ed all' esercizio, o destinati al collaudo delle strade ferrate medesime, e coi Regi

Uffici del Genio Civile, cogli stessi Ufficii Tecnici Provinciali nelle loro ordinarie attribuzioni, con Consorzi Idraulici, e con Comuni.

Tutte queste molteplici ingerenze, nel campo che a ciascuna di esse vien riservato dalla legge, sono di necessità estranee alla costituzione stessa del Consorzio e da questa indipendenti. Se complicatissimi e svariatissimi sono i rapporti derivanti da un' opera ferroviaria, con ciò però non restava minimamente alterata la costituzione dell' amministrazione ferroviaria per se stessa, la quale di fronte ai poteri pubblici ed a tanti interessi e diritti si trovò costantemente agevolato il suo ufficio dalla unità ed efficacia dell' ordinamento suo proprio.

Capitale di Costruzione

Nell' atto fondamentale del Consorzio e in conformità dell'articolo 7 della legge 29 Giugno 1873 i tre Consigli Provinciali determinarono la quota del concorso di ciascuna Provincia, ma senza indicare una somma, come limite.

Anzi nel dubbio che le condizioni del prestito indicato nell' art. 9 non fossero conseguibili, nel Consiglio Provinciale di Treviso si espresse, con un ordine del giorno, il voto, che all' uopo l' articolo si redigesse con maggiore larghezza, in guisa che

non si avesse a trovare difficoltà. Simili osservazioni si sono fatte nel Consiglio Provinciale di Padova, senza concretarsi in proposte concrete. Nel Consiglio Provinciale di Vicenza si era insistito, che si fissasse un limite alla somma, ma, su 29 Consiglieri presenti, 18 adottarono l' ordine del giorno puro e semplice su questa come su ogni altra proposta di modificazione dell' atto fondamentale, ritenute tutte a processo verbale come semplici raccomandazioni.

Solo nell' articolo 9 essendosi stabilito che per la costruzione il Consorzio avrebbe contratto un prestito, si fissò come condizione del prestito che pel servizio degli interessi e dell' ammortamento non avrebbe il Consorzio potuto assumere un onere maggiore di un' annualità del 7 p. 0[0 per un periodo di anni 40, oltre le spese e tasse.

L' articolo 5 dello Statuto Consorziale, come lo avea deliberato l' Assemblea tenuta in Vicenza il 20 Settembre 1873, fissava il capitale del Consorzio nella somma occorrente per la costruzione delle due linee, *valutatasi* in lire 8,690,000. Non era questa che una semplice valutazione, come risulta dalla stessa dizione. Anzi essendosi fatta interrogazione nell' Assemblea che cosa avverrebbe nel caso che la somma di lire 8,690,000 non bastasse, venne concordemente ammesso che il Capitale del Consorzio non era già quello indicato dalla somma di lire 8,690,000 ma bensì quello della somma occorrente per la costruzione delle due linee. E tuttavia il Consiglio di Stato, con suo parere del 16 Ottobre 1873 fece didichiarazione esplicita che se il capitale del Consorzio fu valutato in lire 8,690,000, in previsione della ne-

cessità di maggior dispendio si sarebbe dovuto riformare l' articolo stesso in modo da chiarire che tanto per la somma valutata, quanto per quella maggiore che potesse riuscire indispensabile sarebbe contratto un prestito a carico delle Provincie. Accettate dal Ministero le conclusioni del Consiglio di Stato, si invitava con nota 23 Ottobre il Consorzio alle modificazioni dello Statuto prescritte nel detto voto. L' articolo come era stato espresso nella prima dizione stabiliva che a carico delle Provincie consorziate, in proporzione del quoto di spesa da ciascuna assunto a tenore dell' art. 2 dell' atto di fondazione starebbe il prestito che si doveva conchiudere per la *detta somma.* Sebbene concordemente ammesso che con ciò si intendeva tutta la somma occorrente, tuttavia per ottemperare al voto del Consiglio di Stato l' Assemblea li 15 Novembre in Padova modificava così l' articolo 5 allinea 2. « Per la somma che all' uopo risulterà indispensabile si farà un mutuo, che starà a carico delle Provincie consorziate, in proporzione del quoto di spesa da ciascuna assunto, a tenore dell'articolo 2 dell'atto di fondazione. »

E tale è la redazione dell' articolo 5 dello Statuto approvato col R. Decreto 27 Agosto 1874. Risulta dunque che limite di somma i Consigli Provinciali nell' atto di fondazione non ne aveano prescritto; che furono gli stessi rappresentanti del Consorzio, che non s' imposero già una somma come limite ma ne indicarono una valutazione; che per espresso volere del Ministero, in conformitá al voto del Consiglio di Stato, si tolse ogni possibile equivoco, che la somma indicata come valutazione potesse intendersi come limite.

Riparto delle spese e degli utili

Allorchè le Provincie di Treviso e Vicenza stavano per devenire a separato accordo, che non già pregiudicasse l'unione con Padova ma la affrettasse, le rispettive Commissioni Ferroviarie, riunitesi in Vicenza il 30 Agosto, aveano convenuto, che i dispendi, gli oneri tutti sarebbero proporzionati per la Provincia di Treviso alla somma, pel progetto Breda, occorrente sul tronco Cittadella-Treviso, e per la Provincia di Vicenza alla spesa del tronco Vicenza-Cittadella, ed a mezza quella necessaria pel tronco Cittadella-Bassano, ricadendo l'altra metà a carico della Provincia di Padova. Questo convegno avea anche conseguito l'approvazione dei Consigli Provinciali di Vicenza e Treviso.

Nella riunione tenutasi a Padova il 23 Agosto 1872 le Commissioni convennero invece di proporre, che si adottasse la divisione delle spese e degli utili per terzo.

Finalmente in una riunione tenutasi a Treviso il 16 Novembre fu posto innanzi un partito intermedio, che cioè si mantenesse per terzo la divisione delle spese ed anche degli utili, ma quando tra i redditi lordi chilometrici di una delle due linee e quelli

dell' altra si verificasse una differenza eccedente un per cento da determinarsi, dovesse seguire un conguaglio. Venne anzi devoluto ad apposita sotto-commissione l' incarico di determinare questo per cento e di ridurre in concreto anche quest' ultima proposta.

Riunitasi in Padova la sottocommissione il giorno 21 Novembre determinò dapprima la massima differenza fra i redditi lordi chilometrici delle due linee nel dieci per cento, e concretò inoltre le norme pei conguagli sulla maggior differenza.

Tre dunque erano i partiti, posti innanzi.

O la divisione per terzo di tutte le spese e di tutti gli utili.

O la divisione per terzo delle spese e degli utili riguardo alla costruzione ed all' esercizio delle due linee, ma ove la differenza fra il reddito lordo chilometrico delle linee stesse superasse il 10 0[0 avessero a seguire sulla maggior differenza i seguenti conguagli: se rendesse meno la linea Vicenza-Treviso la detta maggior differenza stesse a carico delle Provincie di Vicenza e Treviso, le quali nei loro riguardi tenessero in comune i redditi della linea stessa e quelli di 7 chilometri della linea Padova-Bassano. Se rendesse meno la linea Padova-Bassano la differenza stesse a carico delle medesime Provincie pei detti 7 chilometri e pel tratto rimanente a carico della Provincia di Padova.

O infine la divisione delle spese e degli utili a norma del riparto tracciato nel convegno 30 Agosto 1871, a termini del quale ciascuna delle tre Provincie doveva costruire a proprie spese la linea dal rispettivo capoluogo fino a Cittadella, e il tronco Cittadella-Bassano doveva essere costruito a metà spese dalle

Provincie di Vicenza e di Padova; ritenuta nelle proporzioni medesime la divisione di ogni relativo compenso e sussidio governativo.

Il primo partito metteva in comune ogni eventualità; il secondo limitava il rischio inerente al primo partito nel caso che si verificasse una soverchia differenza nel prodotto delle due linee; il terzo tendeva a far sì che ciascuna linea rispondesse, per dir così, di se stessa.

Le Commissioni di Vicenza e di Treviso si dichiararono pronte ad accettare qualunque dei tre partiti proposti. Ed in vero gli apprezzamenti furono tanto varii e le ragioni addotte scambievolmente si bilanciavano per guisa che esse credettero poter rimettersi per la scelta fra le tre proposte al Consiglio Provinciale di Padova. Tale libertà di scelta venne riservata nelle deliberazioni dei Consigli Provinciali di Treviso 3 Dicembre 1872, e di Vicenza 29 Novembre.

Il Consiglio Provinciale di Padova nella seduta 28 Dicembre 1872 adottava il terzo dei partiti proposti, il quale perciò divenne nell' Atto Fondamentale la base del riparto delle spese e degli utili.

Linea Padova-Bassano

Vivissime discussioni si agitarono sul miglior tracciato dalla linea Padova-Bassano.

Ricordiamo che il Consiglio Provinciale di Padova, concordemente con quelli di Vicenza e Treviso, nella deliberazione 1 Marzo 1869 avea ritenuto come norma per la compilazione del progetto, che si scegliesse la linea più breve.

Si era quindi pensato da principio di seguire la linea di Piazzola, ma si dovette smettere questo pensiero per le difficoltà che vi presenta il passaggio del Brenta, e d' altronde perchè il tracciato per Piazzola si sarebbe accostato di troppo alla strada ferrata da Padova a Vicenza per Poiana.

Rimaneva allora la scelta fra una linea che conducesse a Bassano più direttamente, passando il Brenta a Limena, ovvero una linea, che alla maggior brevità preferendo la opportunità di collegare importanti centri di popolazione toccasse Camposampiero.

« Chi esamini per poco (così si esprimeva la relazione illustrativa del progetto Breda) l' angolo, che formano tra loro a Padova i due tronchi di strada ferrata Padova-Vicenza e Padova-Venezia, di leggeri si accorge, che esso verrebbe diviso circa a metà da una linea che da Padova movesse su Camposampiero. Essendo però Bassano l' obbiettivo della strada, e per di più essendo stato prescritto, che la sua traccia dovesse esser condotta per Cittadella, le investigazioni e gli studii doveano naturalmente concentrarsi sopra l' andamento che nel tratto Padova-Cittadella meglio soddisfacesse all' economia della spesa ed al servizio degli interessi del territorio attraversato. »

Il progetto Breda pertanto, sentita anche apposita Commissione Interprovinciale, fra le due linee più brevi, cioè la linea per Piazzola e quella per Cur-

tarolo, che tutte due staccandosi da Limena si riunivano a San Giorgio in Bosco, avea preferito la linea di Curtarolo.

Amplissima discussione ebbe luogo nel Consiglio Provinciale di Padova 7 Agosto 1872 sulla preferenza a darsi a siffatta linea, o a quella per Camposampiero, e la prima prevalse.

Continuarono però le polemiche sulla opportunità di questa deliberazione: non mancarono a porsi in campo altri progetti intermedii: finalmente il Municipio di Venezia instava perchè la linea da Padova a Bassano si portasse fino a Castelfranco per ivi congiungersi e formare una linea sola con una ferrovia Mestre-Castelfranco-Bassano.

Nel Consiglio 23 Novembre la questione venne risollevata.

Si era nel frattempo concessa la linea Rovigo-Legnago-Verona. Questa linea, siccome quella Mantova-Modena, avrebbe indubbiamente raccolto le confluenze del Polesine, del Ferrarese, dell' Italia Centrale pel Brennero, che potea dapprima ripromettersi una via più breve da Padova a Bassano. Conveniva quindi riesaminare, se non si dovesse maggiormente tener conto dei più diretti interessi provinciali, che con una linea più breve si sarebbero posposti a quelli del transito.

Era inoltre intervenuta una deliberazione del Consiglio Comunale di Padova, colla quale poneva come condizione del suo concorso alla spesa, che la linea da Padova a Bassano passasse per Camposampiero. Le quote di sussidio, votate dai Comuni per la linea diretta, da Padova a Cittadella per Curtarolo, non ammontavano che a It. L. 28,800, quelle per la diver-

genza di Camposampiero, concorrendo il Comune di Padova con L. 35,000, ascendevano a L. 57,800, sicchè il concorso per la linea divergente superava di Lire 29,000 quello per la linea diretta.

Finalmente la linea diretta da Padova a Bassano era preferibile, allorchè si fosse trattato della costruzione d'una strada ferrata da Venezia a Bassano per Castelfranco, dacchè una linea Venezia-Castelfranco-Bassano, ed una linea diretta Padova-Bassano avrebbero avuto ciascuna una zona sufficiente di alimentazione. Ma piuttosto che favorire la costruzione di due linee convergenti alla meta, pareva preferibile l'evitare la necessità di una nuova linea, e ciò diventava possibile divergendo a Camposampiero, punto opportuno di congiunzione con Venezia.

I Consigli Provinciali di Treviso e Vicenza non aveano d'altronde posto per condizione essenziale del Consorzio l'una piuttosto che l'altra linea. Un solo punto, in cui si erano conciliati interessi, che parevano impossibili a conciliarsi, importava di tener fermo; la crociera di Cittadella. Quando questa si fosse spostata, pel Consorzio venia meno evidentemente la sua stessa ragione di essere. Ma conservata la crociera di Cittadella, non vi sarebbe stata ragione alcuna di insistere, perchè la linea da Padova a Bassano fosse di qualche chilometro più breve.

La questione, riservata espressamente in detta seduta, venne definitivamente risolta nella seduta 28 Febbraio 1873, in cui venne prescelta la linea di Camposampiero. In pari tempo, sopra proposta del cav. Trieste, con un ordine del giorno, si espresse il desiderio che la linea ferroviaria, la quale si proponeva di costruire la Provincia di Venezia, avesse

a congiungersi con Camposampiero e divenire linea comune interprovinciale.

Opposizione della Società Ferroviaria dell' Alta Italia e decreto di concessione.

Sino da quando il Ministero stava per firmare la convenzione di concessione delle ferrovie Vicenza-Treviso e Padova-Bassano al Consorzio delle Provincie di Padova, Treviso e Vicenza, la Società Ferroviaria dell' Alta Italia avea fatto conoscere al Ministero la sua intenzione di opporsi alla concessione che fosse fatta della strada ferrata da Vicenza a Treviso.

Firmata il 19 Novembre 1873 la concessione, il Ministero dei Lavori Pubblici con lettera del 3 Dicembre invitò la Società a dichiarare nel termine prescritto da' suoi atti di concessione, se intendesse o no di esercitare il suo diritto di prelazione sulla concessione delle due linee per le quali era stata stipulata dal Governo col Comitato interprovinciale la convenzione. La Società, con atto notificato al Ministero dei Lavori Pubblici per via di usciere, si opponeva formalmente alla concessione della linea Vicenza-Treviso, invocando il patto inibitivo del-

l'articolo 37 del capitolato 30 giugno 1864 per le linee aventi per iscopo di servire gli stessi centri di popolazione o di commercio ai quali serve una linea compresa nella rete ceduta.

Conseguentemente con lettera del giorno successivo rimandava la copia della Convenzione che erale stata comunicata perchè avesse potuto pronunciarsi sull'esercizio del diritto di prelazione e ha rinnovato la dichiarazione che la Società si troverebbe pregiudicata ne' suoi diritti, ove contrariamente all'art. 37 citato, fosse mantenuta da parte del Governo la concessione delle linee, oggetto della convenzione al Consorzio delle tre Provincie.

Avvertendo che le proteste fatte dalla Società coll'atto 11 Dicembre si limitavano alla linea Vicenza-Treviso, mentre invece le dichiarazioni della nota 12 Dicembre estendevansi anche alla linea Padova-Bassano, il Ministero rispose al Direttore della Società, che il Governo riteneva alla sua volta infondate le proteste e riserve fatte dalla Società, e, chiamandola responsabile di ogni danno, intendeva ricorrere ad un giudizio di arbitri per risolvere l'insorta questione.

A tale scopo s'indicava come arbitro scelto dal Governo il Senatore Menebrea e per terzo arbitro si proponeva il Senatore Stefano Jacini, salvo il caso di non accettazione da parte della Società di lasciarne la scelta al Presidente della Corte di Appello della Capitale, in conformità dell'atto 5 Luglio 1870 allegato N. 2 alla legge del 28 Agosto di detto anno.

Intanto con lettera del 17 Gennaio, nel silenzio della Società era dato ordine dal Ministero dei La-

vori Pubblici alla Direzione del Contenzioso Finanziario di Torino di far notificare regolarmente nelle forme di legge alla Società la nomina dell' arbitro dell' Amministrazione e la proposta del terzo Arbitro. La Direzione della Società con lettera del 18 significava che nella vertenza per la concessione della ferrovia Vicenza-Treviso sceglieva a proprio arbitro il comm. Antonio Allievi Direttore della Banca Generale di Roma, e che pel terzo arbitro accettava la proposta del Ministero.

Essa però osservava, che non potrebbe venire considerata siccome definitiva ed assoluta la costituzione del Collegio Arbitrale nelle persone sopra accennate, se non dopo che si fosse da parte del Governo inviata alla Società una regolare intimazione nelle forme di legge, dalla quale epoca si intenderebbero decorribili i termini utili convenuti. Il 21 del mese stesso venne al Comitato permanente del Consorzio intimata per parte della Società delle Ferrovie dell' Alta Italia formale diffida e protesta.

Dichiarava la Società Ferroviaria dell' Alta Italia che pel diritto riservato dall' articolo 37 del Capitolato annesso alla Convenzione 30 Giugno 1864, essa si credeva in diritto di opporsi ad una concessione qualunque della linea Vicenza-Treviso, la quale essendo destinata a congiungere le dette due città già congiunte dalla linea di proprietà della Società Ferroviaria dell' Alta Italia Vicenza-Padova-Mestre-Treviso, si trovava assolutamente inibita dal disposto del secondo paragrafo dell' articolo citato.

Fece quindi diffida e protesta al Consorzio delle tre Provincie di Padova, Treviso e Vicenza di ritenere nulla e di nessun effetto la concessione della

linea Vicenza-Treviso per Cittadella, di opporsi alla costruzione ed all' esercizio della medesima, e di ritenere responsabile il Consorzio stipulante nella Convenzione del 19 Novembre 1873 per le Provincie ivi rappresentate di ogni danno che dalla concessione di detta linea potesse derivare ai legittimi interessi della rete dell' Alta Italia, e ciò con espressa riserva di ogni altro diritto che alla Società richiedente potesse spettare in via principale o in via subordinata in forza dell' art. 37 dalla detta Convenzione od altro titolo generale o speciale di legge e di contratto. Per gli studi fatti avea già il Comitato la convinzione pienissima che siffatte pretese fossero insussistenti. A dimostrarle tali venne ben presto allestita una memoria dalla Società Veneta; a un' altra memoria venne elaborata dall' avv. Valentino Berti, membro dell' Assemblea Consorziale.

Però mentre in adempimento delle deliberazioni prese il 6 Dicembre in Treviso si era già dato l' incarico alla Società di Costruzioni Veneta e Lombarda di compiere il progetto di dettaglio delle due linee, e già si erano bene avviati gli studi, era duopo ora rassegnarsi ad attendere, prima di por mano ai lavori, il giudizio dell' arbitrato. All' intimazione giudiciale il Ministero avea provveduto coll' ordine dato alla Direzione dal Contenzioso Finanziario, ordine, che veniva confermato. Bisognava procedere alla stipulazione di un compromesso, e il Ministero lo allestì e lo concordò e stipulò il 15 Maggio 1874 colla Società dell'Alta Italia, sempre di pieno concerto col Comitato, che ebbe l' onore di essere incaricato della difesa nelle vesti e rappresentanze dell' amministrazione pubblica; la quale a quest'uopo pose i propri uffici ed archivi a disposizione di quello fra i membri del Comitato stesso (comm. Loro) a cui veniva particolarmente assegnato il compito delle scritture in causa firmate poi dal comm. Vitali quale Direttore speciale delle ferrovie dello Stato.

Assegnata pel 3 Dicembre 1874 la discussione,

il senatore Jacini, come Presidente del Collegio Arbitrale, chiese prima di tutto se agli arbitri non fosse aperto l'adito a ufficio più gradito che non quello di pronunciare il giudizio. Espose con elevatezza d'idee ed evidenza quali ragioni avrebbero dovuto dissuadere la Società Ferroviaria dell' Alta Italia dall' opporsi alla concessione della Ferrovia Vicenza-Treviso, quali pericoli poteva incontrare il Consorzio Interprovinciale colla stessa vittoria.

Concordata pertanto una breve dilazione perchè i rappresentanti della Società Ferroviaria dell'Alta Italia prendessero cognizione dell' ultima memoria presentata dal Governo, si potè devenire nel frattempo alla Convenzione 7 Dicembre, che si allega fra i documenti.

La Convenzione era stata anche approvata dall' Assemblea Consorziale in Treviso il 16 Dicembre, quando in una gita a Milano provocata da invito telegrafico in data 28 Gennaio dal Direttore della Società Ferroviaria dell'Alta Italia, Comm. Amilhau, il Comitato dovette persuadersi che il Consiglio di Amministrazione della Società Ferroviaria dell' Alta Italia non la avrebbe approvata. Infatto il 2 Febbraio pervenne dal Presidente del Consiglio di Amministrazione un telegramma, il quale annunziava che « in « presenza delle condizioni economiche aggravatesi « dopo il detto preliminare, il Consiglio non lo appro- « vava, e lasciava fosse pronunciata la sentenza, fa- « cendo voti potessero trovarsi in futuro combinazioni « conciliative delle due parti. » Convocatosi quindi il Collegio degli Arbitri nel giorno 10 Febbraio, non più, come speravasi, per prendere atto del seguito accordo, ma per sentire in contradditorio i Rappresentanti della Società e quelli del Governo, a cui non

restò che fungere tale ufficio che dalla fiducia del Governo ci era stato affidato. La discussione orale si limitò a riassumere le ragioni, già esposte nelle memorie dell' una e dell' altra parte.

Il Collegio Arbitrale pertanto il 13 Febbraio pronunciò la Sentenza, che pienamente rivendicava i diritti dello Stato: si trova riprodotta testualmente nei documenti. Fattesi regolarmente le pratiche prescritte dal Codice di Procedura Civile per rendere la sentenza esecutiva, non si frappose indugio a chiedere in appoggio di essa, in nome del Consorzio, il Decreto Reale di concessione. Il Ministero però con sua nota 20 Febbraio manifestò qualche esitanza sulla convenienza di provocare il Decreto Reale di concessione prima che non fossero trascorsi i termini nei quali la sentenza poteva ancora venire impugnata, e suggeriva che per guadagnar tempo avrebbe giovato che il Consorzio si procurasse una dichiarazione, che la Società Ferroviaria dell' Alta Italia non la avrebbe impugnato. Non avea esitato da sua parte l' Assemblea, l' undici Marzo, in Vicenza ad assumere sopra di sè la malleveria pei danni, cui il Governo temeva di andare incontro col dar corso senza più al Decreto Reale di concessione, ma intanto il Comitato non avea però trascurato di interporre i buoni ufficii che il Governo avea suggerito. Ed in fatto con telegramma del 5 Marzo il Presidente del Consiglio d' Amministrazione della Società Ferroviaria dell' Alta Italia annunciava che il Consiglio aveva approvato la dichiarazione, che non intendeva portare ricorso alla sentenza arbitrale. Il giorno stesso ciò confermava con lettera, che viene riprodotta nei documenti. Cessava ormai nel governo ogni esitanza,

il Decreto Reale, che approvava la Convenzione 19 Novembre 1873, per la concessione al Consorzio Interprovinciale delle strade ferrate Padova-Bassano e Vicenza-Treviso, venne firmato il 18 Marzo 1875, registrato alla Corte dei Conti il 29 del mese stesso, il 13 Aprile inserito nella Gazzetta Ufficiale, e comunicato il 26 Aprile al Comitato.

Le strade ferrate del Consorzio Interprovinciale, e Venezia

Avrebbe grandemente desiderato il Consorzio Interprovinciale che l'opera concorde delle tre Provincie di Padova, Treviso e Vicenza fosse iniziatrice di maggiori cose, quando anche altre Provincie e particolarmente Venezia potessero prendervi parte.

Sollecitato a proporre un accordo che soddisfare potesse tutti gli interessi, il Comitato non poteva prescindere dalle linee, le quali già formavano oggetto d'una concessione al Consorzio, e d'altronde nessun'altra combinazione si offriva, che egualmente preservasse gli interessi delle tre Provincie. Ma ferme quelle fondamentali condizioni di diritto e di fatto da cui il Comitato non poteva prescindere, non si rifuggì dal fare proposte, che sarebbero riuscite per le Provincie d'assai grave onere, ma tuttavia si sperava, che si sarebbero indotte ad accettare all'interesse del comune accordo.

La Commissione ferroviaria di Venezia con tutta alacrità promoveva una più breve comunicazione col Trentino per la Valsugana, ed intanto si proponeva di condurla fino a Bassano.

Essa perciò vagheggiava una ferrovia da Mestre a Bassano per Castelfranco siccome la più breve, e deveniva ad accordi colla Società Ferroviaria dell'Alta Italia, pei quali, quando Venezia costruisse la strada, la Società ne assumerebbe l'armamento e l'esercizio.

In tale supposizione due ferrovie a poca distanza l'una dall'altra avrebbero la stessissima destinazione; la ferrovia ideata dalla Commissione di Venezia e una delle ferrovie per cui si era costituito il Consorzio, cioè la ferrovia Padova-Camposampiero-Cittadella-Bassano.

Si noti che la deviazione della ferrovia Padova-Bassano a Camposampiero era stata accolta principalmente per offrire a Venezia un punto opportuno, a cui riannodandosi, potesse valersi della ferrovia del Consorzio, anzichè costruirne una affatto nuova ed in concorrenza di essa.

Così avea opinato il 19 Aprile 1873 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, riconoscendovi un *eccellente addentellato per la sperabile congiunzione con Venezia colla quale si avrà allora il primo tronco della linea diretta da Venezia a Trento, che meglio di ogni altra soddisferà a collegare il Tirolo italiano all' Adriatico.*

Una tale combinazione offriva pur sempre a Venezia una comunicazione più breve col Trentino, e solo di pochissimi chilometri meno breve di quella ch' essa promoveva, e offriva pure a Venezia il

vantaggio di costruirsi un semplice tronco di allacciamento anzichè tutta una linea. Contuttociò la Commissione Ferroviaria di Venezia avversò tale combinazione vivamente, e ciò perchè stimava di pregiudizio a Venezia e quella maggior percorrenza, quantunque sì limitata, e la necessitá di valersi di una delle ferrovie del Consorzio.

Il pregiudizio dipendente dalla maggior percorrenza si risolveva infine nella maggiore spesa corrispondente a quei quattro, o cinque chilometri, senza por mente, ch' essa troverebbe un compenso nella minore spesa di costruzione. Ed anche a ciò parevaci di aver ovviato coll'assumere a carico del Consorzio tutta la spesa pei viaggiatori e per le merci provenienti da Venezia, cosicchè e per quelli e per queste la percorrenza per quel tratto sarebbe gratuita.

Ma poichè la Commissione di Venezia accampava il timore, che, dovendosi valere d' una delle ferrovie del Consorzio i treni provenienti da Venezia fossero quasi in balìa del Consorzio medesimo, parevaci, che a questo si potesse ovviare, quando fossero assicurati a Venezia in proporzione del movimento ferroviario treni direttissimi. A questo ancora non si erano fermate le proposte, chè avendo la Commissione Ferroviaria di Venezia convenuto colla Società Ferroviaria dell' Alta Italia che quand' essa costruisse tutta la ferrovia da Mestre a Bassano, la Società poi ne assumerebbe l' armamento e l' esercizio, si propose, che quando Venezia costruisse il tronco di allacciamento colla ferrovia del Consorzio, ne avremmo noi assunto parimenti armamento ed esercizio.

Inoltre col cedere Venezia alla Società Ferrovia-

ria dell' Alta Italia l' esercizio, era bensì al coperto d' ogni rischio, come si trovava il Consorzio, verso le Società Veneta e Lombarda, ma verso queste Società il Consorzio si avea riservato un' equa compartecipazione negli utili. Questa compartecipazione negli utili non avea Venezia negli accordi colla Società Ferroviaria dell' Alta Italia e le sarebbe stata mantenuta negli accordi col Consorzio delle tre Provincie.

Queste proposte però insieme ad altre, le quali miravano particolarmente a facilitare e la unione di Venezia con Castelfranco, e la costruzione ed esercizio d' una ferrovia che da Belluno si congiungesse alle ferrovie del Consorzio, non vennero accolte.

La Commissione Ferroviaria di Venezia insieme a quella di Belluno si è pronunciata contro ogni combinazione, la quale includesse la deviazione dalla via retta da Mestre a Bassano, e la modificazione degli accordi colla Provincia di Belluno e colla Società Ferroviaria dell' Alta Italia.

Nell' atto che venivano comunicate queste risoluzioni si deplorava che non si fosse ancora trovato un mezzo accettabile di ristabilire la concordia fra le Provincie, e si avvertiva che se le Provincie di Treviso e di Padova pensassero alla loro congiunzione con Belluno e Bassano da una parte a Montebelluna e dall' altra a Castelfranco per Camposampiero, si sarebbero poscia iniziate le pratiche per ottenere il concorso rispettivo delle due Provincie di Venezia e Belluno.

Ogni accordo perciò diveniva impossibile. Ed in vero, si manteneva una congiunzione di Padova con Bassano, ma segregandola dal suo Distretto di Cit-

tadella: si metteva in vista una congiunzione di Bassano con Trento, ma la Società Ferroviaria dell'Alta Italia non ne prendeva impegno assoluto e determinato, nè quando anche fin là non si estendessero i divisamenti del Consorzio, sarebbe parso opportuno il mettere questa prosecuzione in balìa della Società maggiormente interessata a impedirla: si rendeva poi del tutto impossibile la ferrovia Vicenza-Treviso che la Società Ferroviaria dell'Alta Italia non avrebbe ammesso in nessuna combinazione.

Che anzi il movente precipuo della Società Ferroviaria dell' Alta Italia ne' suoi accordi con Venezia fosse quello di rendere impossibile la ferrovia Vicenza - Treviso, apparve chiaramente, allorchè il Consiglio d' Amministrazione della Società Ferroviaria dell' Alta Italia richiesto di prorogare il termine per cui si erano conchiusi gli accordi colla Provincia di Venezia, il 18 Febbraio 1875 vi si rifiutò decisamente, allegando, nonchè le condizioni economiche della Società, le mutate condizioni per essere rimasta la Società soccombente nell' Arbitrato, e per cui diveniva « evidentemente desiderabile » che dopo Noale la linea la quale si staccasse da Mestre diventasse una sola con quella da Padova a Camposampiero.

Una parola amichevole ci invitava a studiare di nuovo una combinazione ferroviaria del Consorzio Interprovinciale con Venezia. Difatti il 25 Febbraio 1875 in Padova il Comitato potè ventilare in concorso del Senatore Fornoni e del Deputato Manzoni, come rappresentanti Venezia, le varie soluzioni che si offrivano possibili nella mutata condizione delle cose. Presiedeva il Deputato Luigi Luzzati, persuaso

quanto altri mai dell' utilità di un accordo, ed animato dagli stessi sentimenti intervenne il cavaliere Zajotti. La desiderata combinazione si sarebbe concretata in duplice modo: o mediante la costruzione d' una ferrovia da Mestre a Bassano congiungendosi per Noale alla ferrovia del Consorzio, o mediante la costruzione bensì d' una nuova linea da Mestre a Castelfranco, ma formante parte essa pure del Consorzio, e senza diretta prosecuzione per Bassano fino a che non diventi una realtà la ferrovia della Valsugana. La prima di queste proposte avea per sè il vantaggio di sostituire una sola linea a due linee, che per poco non si toccano; di diminuire così la spesa di costruzione di quanto è più breve una ferrovia, che da Mestre si congiunga alla ferrovia del Consorzio in confronto di tutta una linea da Mestre a Bassano; di far tuttavia fruire del concorso Governativo per quel tratto di strada che diventerebbe Provinciale, e lungo la quale sarebbe del pari tracciata la ferrovia di congiunzione; di assicurare infine alla ferrovia migliori condizioni di esercizio così per gli uni come per gli altri. Il secondo partito avrebbe evitato se non altro la doppia spesa fino a che il movimento resti locale ed interprovinciale per non cimentarsi ad essa se non quando venga ad aggiungersi inoltre un movimento di traffici internazionali. Discutendosi poscia le condizioni di tutte e due le combinazioni, per la seconda di esse si impegnava il Comitato a proporre che si accogliesse fra le ferrovie del Consorzio la ferrovia da Mestre a Castelfranco, purchè frattanto non andasse più oltre, e che non si osteggerebbe neppure la sua prosecuzione fino a Bassano, quando si verifichi nel solo

caso che sia assicurata la ferrovia pel valico alpino della Valsugana. Allorchè invece si prescegliesse la congiunzione da Mestre per Noale alle ferrovie del Consorzio, il Comitato, oltre a quella condizione privilegiata di tariffe, alla quale nei riguardi di Venezia il Consorzio si era per questa combinazione obbligato nella Convenzione col Governo, avrebbe proposto, che le Provincie di Padova e di Vicenza, siccome quelle direttamente interessate nella ferrovia di Bassano, concorressero per un terzo ed in quella proporzione, che tra esse si concordasse, alla spesa d'armamento della ferrovia di congiunzione, e avrebbe inoltre proposto, che con equo riparto di spesa fra le Provincie di Venezia e di Padova, ed il Comune di Castelfranco si costruisse un tronco di allacciamento da Camposampiero a Castelfranco. Sopra queste comunicazioni l'Assemblea Consorziale in Vicenza, l'undici Marzo 1875, deliberava il seguente ordine del giorno Dozzi: « L'Assemblea si allieta del nuovo passo fatto verso la concordia con Venezia, e fa voti perchè i Consigli Provinciali alla cui competenza appartiene l'esame e l'approvazione delle relative proposte, devengano a deliberazioni tali, che traducano in fatto le predisposizioni oggi spiegate. »

Anche questa volta però a nulla approdarono queste buone disposizioni. Ferme le linee, per cui il Consorzio si è costituito, non c'era stata difficoltà, dinanzi a cui si fosse arretrato nell'interesse della concordia. L'abbandonare le linee, formanti oggetto del patto fondamentale, non sarebbe stato nemmeno nella nostra competenza. Ciò avea anche riconosciuto a unanimità l'Assemblea Consorziale in

Padova il 22 Luglio 1874, quando si è pur dovuto farle conoscere una nuova combinazione, che si era messa innanzi. Secondo questa combinazione, Vicenza si sarebbe collegata con Bassano mediante una linea esclusivamente provinciale, che si sarebbe staccata a Dueville dalla ferrovia Vicenza-Thiene-Schio. La linea da Padova a Bassano avrebbe proseguito da Camposampiero a Castelfranco, abbandonando Cittadella ossia a Cittadella congiungendosi mediante un semplice tronco di allacciamento. Finalmente Treviso dovea accontentarsi di un tronco sino a Castelfranco con questo però, che la ferrovia di Belluno per Feltre mettesse capo a Treviso. Come si scorge, queste proposte, comunque caldeggiate nell' intento di favorire una linea da Venezia a Bassano più diretta di quella offerta dal Consorzio, erano esenzialmente viziate dalla costante preoccupazione di rendere impossibile la strada ferrata Vicenza-Treviso. Da Cittadella a Vicenza doveano a ogni costo restare 23 Chilometri privi di strada ferrata, rendendo così impossibile una linea chiamata a legare così gran parte della regione Veneta ed a compiere una ferrovia d' importanza internazionale da Torino alla Pontebba! Messo ormai tutto ciò fuor di questione dall' Arbitrato, ritornarono poscia in campo altre proposte per togliere l' interruzione da Mestre a Camposampiero e così consociare Venezia al Consorzio. Evidentemente però le condizioni erano mutate, e per quanto i rappresentanti del Consorzio fossero animati sempre dagli stessi intendimenti doveano attenersi a quei limiti, nei quali potevano sperare l' approvazione degli accordi da parte dei Consigli Provinciali. Nelle rappresentanze della Pro-

vincia era subentrato il Comune di Venezia, e in nome del Comune si sono iniziati nuovi studj per un tronco Camposampiero-Mestre, mercè l' egregio Assessore del Municipio di Venezia, cav. Malvezzi. Disgraziatamente non ebbero seguito, ma si può confidare che nell' interesse reciproco possano trovare un nuovo avviamento nella legge che sta ora dinanzi al Parlamento per le nuove costruzioni ferroviarie.

Contratto colla Società Veneta.

Quando i Consigli Provinciali rivolsero il pensiero alla costruzione di strade ferrate, la prima domanda che si è udita movere da ogni parte non era tanto del modo, con cui si sarebbe provveduto alla costruzione, o delle spese a cui si andava incontro, ma del modo, con cui si sarebbe condotto l' esercizio e della esposizione eventuale, incompatibile con una regolare amministrazione provinciale. Le Commissioni Provinciali sarebbero devenute di buon animo ad accordi colla Società Ferroviaria dell' Alta Italia, ma non era su ciò da farsi alcuna illusione. Per la strada ferrata Padova-Bassano per cui la Società Ferroviaria dell' Alta Italia si dichiarava disposta ad assumere l' esercizio, avea proposto condizioni, che il Consiglio Provinciale di Padova avea ritenuto non accettabili: e per la strada ferrata Vicenza-Treviso non era da aspettarsi che la Società Ferroviaria dell' Alta Italia, la quale avea proposito

di opporsi alla costruzione stessa, offrisse condizioni migliori, chè anzi dichiarava di non voler entrare in trattativa alcuna. Vi fu perfino un momento, che le Commissioni Provinciali di Vicenza e Treviso non sapendo come provvedere sin da principio all' esercizio, si erano decise di proporre l' esecuzione della linea Vicenza-Treviso, anche senza aver provveduto all' esercizio in veruna maniera, ed esponendosi quindi al procinto di doverlo condurre per conto proprio. Nel frattempo la Società Veneta di Costruzioni si risolse di aggiungere alle imprese di costruzioni ferroviarie imprese di esercizio, il che diede adito alle Commissioni di Treviso e Vicenza di trattare con essa, sperando così di avere in mano un contratto di esercizio da contraporre a quello che la Provincia di Padova avesse conchiuso colla Società Ferroviaria dell' Alta Italia. Una prima e reale difficoltà si sentirono opporre, che trovando già dominati i due sbocchi dalla Società dell' Alta Italia, poteva inoltre intralciarsi con essa a mezza la via, quando la Società Ferroviaria dell' Alta Italia avesse assunto la ferrovia da Padova a Bassano. Per cimentarsi in siffatte condizioni ad una concorrenza così poderosa, non rimaneva altra via, che di assicurare alla linea Vicenza-Treviso un qualche confluente che vi desse impulso. Se ne offrì l' opportunità nelle trattative che contemporaneamente si condussero colla Società Veneta per conto della Provincia di Vicenza per la strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio, e per conto della Provincia di Treviso per la prosecuzione della linea di Treviso-Vicenza al di là di Treviso fino a Oderzo e Motta. La prima congiungeva alle linee dell' Alta Italia cospicui centri industriali del Vi-

centino, la seconda sarebbe destinata a congiungersi pel Basso Friuli alla Pontebba. Intanto, venuta meno alla Provincia di Padova la possibilità di intendersi colla Società Ferroviaria dell' Alta Italia, e ristabilito l' accordo fra le tre Provincie, non più rimaneva, che il devenire a un contratto unico di esercizio per le due linee Padova-Bassano e Vicenza-Treviso.

Si sarebbe certamente potuto provvedere alla costruzione in modo indipendente dall' esercizio, sia eseguendo il lavoro per via di appalto, sia direttamente per opera dei rispettivi Uffici Tecnici Provinciali. Ma una grande repugnanza si sarebbe trovata nell' accogliere una proposta di costruzione di strade ferrate, senza che l' esercizio ne fosse assicurato, e poichè per l' esercizio non si avea altra possibilità che di trattare colla Società Veneta, inevitabilmente si dovea trattare colla Società Veneta anche per la costruzione.

Venne quindi conchiuso fra i delegati delle Commissioni di Padova, Treviso, Vicenza, il Convegno di Recoaro 24 Agosto 1872, ratificato in Padova li 8 Settembre, e che fissava per termine di accettazione dei Consigli Provinciali il prossimo 31 Ottobre.

Nè poteva frapporsi il menomo indugio, dacchè l' otto Agosto si era firmato in Lévico tra il Comitato Austro-Italico, nel quale si trovava rappresentata la Camera di Commercio di Venezia, ed una Società costruttrice Viennese insieme ad altre case bancarie di Vienna e di Berlino un contratto di costruzioni ferroviarie, che se si fosse mandato ad esecuzione avrebbe reso impossibili le ferrovie del Consorzio Interprovinciale.

Si era intanto messa innanzi dalla Banca di Costruzioni Lombarda una combinazione diversa, per cui colla stessa Società si sarebbe conchiusa una convenzione non solo di costruzione e di esercizio, ma inoltre di prestito. Si sarebbe cioè pattuito un cànone, che in sè avesse compreso anche l' interesse delle somme occorrenti per la costruzione. Ma oltrechè la convenienza di tale proposta, accettabile in massima, non si era trovata accettabile nei concreti termini in cui venia fatta, l' intervenuto accordo fra la Banca di Costruzioni Lombarda, e la Società Veneta ci lasciava nuovamente di fronte ad una sola combinazione la quale d' altronde si è quella, che ha servito di base alle deliberazioni dei Consigli Provinciali.

Nel desiderio pertanto di meglio precisare il convegno di Recoaro, ed attesa la nuova situazione di cose si devenne perciò ad un nuovo accordo il 7 Novembre dello stesso anno in Padova, e questo colla Societá Veneta, e colla Banca Lombarda, col quale la costruzione ed esercizio delle strade ferrate Vicenza-Treviso e Padova-Bassano veniva assunto in comune dalle due Società, e ai Consigli Provinciali veniva prorogato il termine di accettazione a tutto il prossimo Novembre.

Col nuovo accordo si ebbe di mira precipuamente il dare per base al contratto di costruzione un prezzo assoluto, riservando la misura dei prezzi unitari ai soli lavori che non potevano essere nelle previsioni, e che si sarebbero imposti dal Governo o altrimenti si fossero concordati. Si diede poi particolare importanza a limitare l' obbligo delle Provincie in guisa che non avessero mai a risponderne se non coi prodotti stessi dell' esercizio nè per quanto

concerne il correspettivo di esercizio nè per quanto concerne l'interesse del materiale mobile.

La convenzione 7 Novembre 1872 venne nel termine fissato approvata dai Consigli Provinciali di Treviso e di Vicenza, ma si era lasciato trascorrere il termine utile dal Consiglio Provinciale di Padova. Intanto la Banca di Costruzioni Lombarda non assentiva di tenersi associata alla Società Veneta per la strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio; e si mantenne inoltre estranea affatto a tutto lo svolgimento lungo e penoso di quanto concerneva queste strade ferrate nei rapporti fra il Governo, la Società Ferroviaria dell'Alta Italia, e la Società Veneta. La Società Veneta quindi stimò suo diritto di trattare da sola, e la Banca di Milano ammise lo scioglimento del vincolo di associazione. Approvati intanto dalla Commissione Tecnica dell'Assemblea i progetti definitivi delle due linee, non appena la sentenza arbitrale mise fuori di questione la concessione della strada ferrata Vicenza-Treviso, si potè dal Comitato conchiudere in Roma il 14 Febbraio 1875 col Presidente della Società Veneta il preliminare, che con poche modificazioni dalla Società Veneta accettate, venne approvato nell'Assemblea tenuta in Vicenza l' undici Marzo.

La Società Veneta assumeva la costruzione e l' esercizio delle due linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano alle condizioni del convegno 7 Novembre 1872 salvo di quidditare d' accordo la spesa totale delle costruzioni in una somma assoluta dopo l' approvazione da parte del Ministero dei piani di dettaglio, e di ricorrere ad arbitri in caso di disaccordo.

Pel ferro del materiale fisso, quando le venisse

commesso, si stipulava quel prezzo che coi prezzi del progetto di massima stesse nella proporzione medesima dei prezzi correnti nelle piazze d'acquisto al momento della compilazione del progetto e quelli correnti al momento dell'ordinazione.

Pei manufatti si riservava facoltà di usare quella specie di murature fra le contemplate dal progetto che più credesse convenienti, purchè ne fosse accertata la solidità.

Senza diminuzione del correspettivo per l'esercizio e sino a che il reddito lordo non oltrepassasse Lire 5000 per chilometro, la Società si riservava il diritto di limitare a due di andata e ritorno il numero dei treni.

Per un tempo di sei mesi dalla data del preliminare era libero il Consorzio di stralciare dal contratto colla Società Veneta la provvista dei ferri d'armamento e rescindere i patti dell'esercizio per cederlo alla Società Ferroviaria dell'Alta Italia.

Venne su queste basi, e di conformità alle istruzioni date dall'Assemblea, stipulato il contratto definitivo, il 17 Aprile dello stesso anno. Siccome però al momento in cui si stipulava il contratto mancava ancora l'approvazione dei progetti di dettaglio, e siccome per alcuni manufatti erano ancora in corso gli studj e progetti, non si potè nel contratto determinare la somma: si sono però determinate le norme, secondo cui questa somma verrebbe determinata, quando si avessero tutti i necessari elementi.

Essendosi intanto divulgata notizia che la Società Ferroviaria dell'Alta Italia aveva declinato da ogni impegno relativamente all'armamento ed all'esercizio di nuove strade ferrate nel Veneto, si stimò opportuno dal Comi-

tato di muovere alla Società Ferroviaria dell' Alta Italia una diretta interpellanza sulla portata di tale deliberazione.

Dietro la positiva dichiarazione, che quella deliberazione implicava appunto la massima di non devenire ad alcuna nuova convenzione, dovette il Comitato considerare, se, svanita la probabilità di devenire ad una convenzione colla Società Ferroviaria dell'Alta Italia, non fosse una necessità di sciogliere la riserva di cessione dell' esercizio alla Società Ferroviaria dell'Alta Italia nel termine di sei mesi.

L'Assemblea Consorziale, nella riunione di Padova 30 Giugno, presa cognizione del contratto 17 Aprile, ed in seguito alle dette informazioni e comunicazioni, dava al Comitato facoltà di sciogliere la detta riserva fino da allora, della quale facoltà il Comitato dovette senza indugio valersi, e perchè la Società Veneta potesse predisporre quanto occorreva per l' esercizio e perchè intanto non soffrisse ritardo alcuno l' armamento delle linee.

Il convegno di Recoaro 24 Agosto 1872; la convenzione di Padova 7 Novembre 1872; il preliminare di Roma 14 Febbraio 1875; il contratto definitivo 17 Aprile 1875 vengono riprodotti nei documenti.

Progetti di massima e di dettaglio

Nell' Atto Fondamentale si dichiara che « le Provincie di Padova, Treviso e Vicenza si riuniscono in Consorzio per la costruzione e l' esercizio delle fer-

rovie Padova-Cittadella-Bassano e Treviso-Cittadella-Vicenza, secondo i progetti, che votati dai Consigli Provinciali, verranno approvati coll' atto di concessione. » I progetti, a cui i Consigli si riferivano, sono: il progetto per la strada ferrata Treviso-Vicenza firmato Foffani e Breda in data 15 dicembre 1869: e per la strada ferrata Padova-Bassano quelli dell' Ufficio Tecnico Provinciale di Padova 24 Settembre 1873 pel tronco da Padova-Cittadella, e del 20 Gennaio dello stesso anno pel tronco da Cittadella a Bassano. Questi però non erano che progetti di *massima*, e l' Assemblea Consorziale, venendo dall' atto fondamentale espressamente investita riguardo alla concessione, e alla costruzione, come riguardo all' esercizio, di tutti i poteri necessari a raggiungere il fine del Consorzio, quale era determinato dall' articolo 1, si trovava perciò nel suo diritto, non che nel suo dovere, di provvedere alla compilazione dei progetti esecutivi. Sono questi il progetto 10 Febbraio 1875 compilato dall' Ingegnere Gabelli per la ferrovia Vicenza-Treviso; il progetto Gabelli 10 Febbraio 1875 per la sistemazione e riattivazione della vecchia strada postale da Lisiera a Fontaniva, da sostituirsi al tronco della strada Nazionale che fra i fiumi Tesina e Brenta dovea essere occupato per la strada ferrata da Vicenza-Treviso; il progetto Gabelli 10 Febbraio 1875 per la nuova ferrovia Padova - Bassano. Ed il Regio Decreto di approvazione 26 Maggio 1875, comincia col dichiarare, che i progetti medesimi furono conformati ai detti progetti di massima, siccome quelli, che come si erano contemplati nell' Atto Fondamentale, così aveano anche servito di base alla Concessione

di già seguita con Reale Decreto 18 Marzo dello stesso anno. Il Decreto di approvazione riconosceva inoltre, che per entrambe le linee si era tenuto conto delle modificazioni e condizioni prescritte col capitolato di concessione. L'approvazione però veniva prima di tutto vincolata alle condizioni, che il Decreto medesimo specificatamente indicava e che ci accadrà a luogo a luogo di ricordare. Quanto poi ai provvedimenti per gli incrociamenti delle due nuove ferrovie colle strade Provinciali, Comunali e Vicinali, e coi fiumi, canali, roggie, e scoli, facea espressa riserva, che dovessero esser praticamente presi e concordati, prima di metter mano ai lavori del Consorzio Interprovinciale, col Commissario Tecnico Governativo, coi rispettivi Ingegneri Capi del Genio Civile di Vicenza, Treviso, Padova, colle rappresentanze Provinciali, Comunali e Consorziali, introducendosi nei proposti manufatti quelle modificazioni che si reputassero necessarie, salva l'approvazione Ministeriale pei manufatti sui fiumi e canali posti sotto l'immediata giurisdizione dell'Amministrazione idraulica. Per necessità di cose e per ottemperare all'incarico dell'Atto Fondamentale in ordine al conseguimento del fine del Consorzio, dovette l'Assemblea Consorziale e per essa il suo Comitato dare esecuzione alle prescrizioni del Ministero, in conformità d'altronde alla legge sulle Opere Pubbliche e particolarmente all'art. 262 e seguenti, che per la costruzione d'una ferrovia pubblica e le provvisioni per essa necessarie, categoricamente mettono fuori di contestazione l'Autorità del Governo.

E certamente causa di notevolissimo aumento di

spesa si furono le varianti che e nella costruzione e nell' armamento ci vennero imposte. Di alcune ci accadrà di parlare particolarmente: ci basti ora citarne alcuna di decisiva influenza sul costo non solo di un qualche tratto, ma di tutta la linea, così per l' una come per l' altra ferrovia: la prescrizione cioè che le curve non dovessero esser descritte con raggio minore di 500 metri; che alla piattaforma stradale si assegnasse la larghezza di m. 5,50 e si aumentasse di m. 0,30 la larghezza del *ballast*; che l'armamento della via dovesse farsi con ruotaie del sistema Vignolles del peso di 36 chilogrammi, e con traversine della lunghezza non minore di m. 2,60 colla sezione di cent. 25 per 12. I progetti dunque, secondo cui si sono eseguite le ferrovie, sono i progetti 10 Febbraio 1875, redatti in conformità dei progetti di massima dall' Ingegnere Gabelli, e colle varianti, che prescritte dal Decreto di approvazione 26 Maggio 1875 riportarono poscia le volute approvazioni. Particolarmente poi vuolsi avvertire, che nei progetti di massima non erano contemplati i lavori nelle stazioni della Società Ferroviaria dell' Alta Italia, siccome quelli per cui era d' uopo di devenire ad accordi, che nel momento, in cui i progetti di massima vennero redatti, avrebbero mancato di una base qualsiasi. Qualche illustrazione daremo più innanzi sui detti lavori nelle stazioni della Società Ferroviaria dell' Alta Italia, siccome quelli che son stati causa di dispendio altrettanto grave, che inevitabile; quì diamo qualche ragguaglio su alcuna delle varianti al progetto, che hanno notevolmente contribuito ad accrescere la spesa.

Ponte di Fontaniva

Il decreto di approvazione 26 Maggio 1875 non risolveva se sul Brenta a Fontaniva si dovesse costruire due ponti abbinati, o un solo ponte a doppio uso. Anche però quando si fosse mantenuto un solo ponte a doppio uso, il Decreto metteva fuori di dubbio, che si dovesse pensare alla costruzione di un ponte nuovo, e ciò per lo stato di vetustà e di grande deperimento del vecchio ponte in legno, il quale si sarebbe sempre dovuto rinnovare, sia destinato ad uso esclusivo della ferrata, sia ad uso promiscuo delle due strade parallele, la ferrata e la provinciale. Si riservava del resto l' approvazione in seguito alla produzione del disegno particolareggiato, tanto per la ferrovia, che per la strada provinciale. Smesso ben presto il pensiero, che il vecchio ponte servisse esso solo e per la strada provinciale e per la ferrovia, si era dapprima pensato ad un allargamento in legname, ma poscia, tenuto anche conto, che si poteva approfittare delle ottime stilate di fondazione, si era giudicato miglior partito di allargare il ponte nella parte destinata alla ferrovia con una costruzione in ferro. Di ciò si discusse ampiamente nell' Assemblea Ferroviaria, tenuta in Treviso li 19 Luglio 1875, in cui prevalse il partito della costruzione in ferro, fatta specialmente considerazione, che in presenza degli articoli 34, 35 e 216 della legge delle opere pubbliche non si sarebbe potuto ripromettersi per

una costruzione, che non fosse in muratura od in ferro, l' approvazione se non in via provvisoria. Presentato al Ministero il progetto, diede luogo dapprima alle osservazioni della Nota 18 Settembre 1875 per una maggior distanza delle due travi maestre, e quindi al Decreto di approvazione 15 Gennaio 1876, ma subordinata all' adozione nel sistema di fondazione, o del sistema proposto per le fondazioni del ponte di Vigodarzere, o altrimenti, quando a ciò si opponessero gravi difficoltà, del sistema seguito nelle fondazioni del manufatto metallico a Ponte di Brenta. Le travate metalliche venivano col Decreto stesso approvate, a condizione, che si rafforzassero i travetti longitudinali dell' impalcatura, e nell' esecuzione dell' opera avendosi cura di aumentare di poco le dimensioni delle sbranche del reticolato. Si dovette quindi introdurre nel sistema di fondazione nuove modificazioni, che acquietassero il Ministero, e finalmente se ne ottenne l' approvazione col Decreto 24 Marzo 1876. E tuttavia il Ministero nella approvazione facea riserva che prima di por mano ai lavori fosse adempiuto al disposto dell' art. 263 della legge sulle opere pubbliche ottenendo l' assenso del Prefetto della Provincia. Di quì, non solo nuovi indugî, ma nuove condizioni, che si traducevano in aumento di spesa. Ci basti ricordare le difficoltà che si sono incontrate prima di porsi d' accordo sugli affrontamenti dei de' due ponti, e la condizione, che ci era ingiunta di una parete divisoria dei due ponti. Parve una spesa del tutto inutile allo scopo che si proporrebbe, essendo manifesto, che quando pure vi fosse la parete, si preferirebbe durante il passaggio del treno fermarsi coi comuni

veicoli a un capo o all' altro del ponte, ed anzi la parete in ferro contribuendo ad accrescere il rumore del passaggio dei treni. Dopo lunghi carteggi, si ottenne infine, che con Nota 12 Marzo 1878 il Ministero autorizzasse intanto a sospenderne l' eseguimento.

Ponte sul Tesina a Lisiera sulla Strada Provinciale.

Anche pel ponte sul Tesina a Lisiera e la facoltà riservata al Governo dall' art. 262 della legge sulle opere pubbliche d' introdurre nell' esame dei progetti definitivi e dei piani esecutivi delle principali opere d' arte le modificazioni, che reputi necessarie, e gli accordi e autorizzazioni, di che il Decreto di approvazione delle strade ferrate 26 Maggio 1875 fa espressa riserva, hanno contribuito a rendere vane le premure del Comitato di introdurre nella esecuzione del lavoro quelle economie, che pur autorevoli tecnici aveano giudicato compatibili colla stabilità e sicurezza. Avemmo in particolar modo a superare le opposizioni del Consorzio Tesina, e si dovette ricorrere perciò al Ministero, che con Decreto 5 Novembre 1875 approvava il progetto del ponte a travate metalliche, riducendone l' ampiezza a tre luci libere di metri 15 ciascuna, ossia complessivamente metri 45, mentre il Consorzio avea reclamata un' ampiezza di metri 60. Ma se il Ministero contribuì a moderare gli oneri, che sarebbero

derivati da questa e da altre esigenze del Consorzio Tesina, da parte sua nulla poi rimetteva del rigore consueto non solo, ma di un rigore, oseremo dire, anche nuovo. Ricorderemo fra le altre la condizione ingiunta colla Nota Ministeriale 14 Gennaio 1876 di valutare le grossezze dei ferri in modo che non abbiano a sopportare uno sforzo maggiore di sei chilogrammi nelle due ipotesi, o che il ponte abbia un sopracarico di 400 chilogrammi al m. q., o vi siano due carri circolanti contemporaneamente in uno stesso punto del peso ognuno di tonnellate 10. Noi non sapremo in quali altri ponti in Italia le travi traversali sieno state calcolate in guisa da sopportare un carico di due veicoli ad un solo asse del peso di 10,000 chilogrammi passanti contemporaneamente sopra di esse. Ed intanto il Decreto di approvazione 16 Marzo 1876 la subordinava a nuove condizioni, particolarmente in ordine alle fondazioni.

Costruzione dei Manufatti

Pel contratto di costruzione quanto ai manufatti viene concesso alla Società di usare qualunque fra le varie specie di muratura contemplate dal progetto di dettaglio, e ciò senza modificazione di prezzi, purchè ne sia in concorso del Comitato, o per via di arbitramento accertata la solidità e stabilità, e sia provveduto pei principali manufatti ai necessarî riguardi decorativi.

Ma sebbene colla costruzione in ciottolo si potesse ottenere la stabilità dei manufatti, era innegabile, che colla costruzione in ciottolo sarebbe stata necessaria una maggior sorveglianza, e maggiore bontà nei cementi. Più frequenti sarebbero state perciò le occasioni di differenze colla Società costruttrice, e la necessità quindi di ricorrere ad arbitramenti. Per tali considerazioni il Comitato era devenuto il 19 Febbraio 1876 ad un accordo colla Società Veneta, per cui il Consorzio avrebbe dato alla Società Veneta un compenso di 50,000 lire, perchè alcuni manufatti si costruissero esclusivamente in mattoni, ed in altri si adottasse una costruzione mista. Nelle 50,000 lire di compenso non era però compreso il compenso per le maggiori opere in muratura, che si rendevano necessarie in causa delle rettifiche della strada Fontaniva-Lisiera. L' Assemblea Consorziale però, tenuta in Padova il 26 Febbraio, portava invece il compenso a it. L. 60,000, perchè le murature sopra fondazioni fossero tutte indistintamente in cotto, comprese quelle richieste in aggiunta dalle rettifiche della strada Provinciale Fontaniva-Lisiera, e colla sola eccezione della officina di riparazione delle macchine.

Strada Provinciale.

Quanto poi alla strada da sostituirsi alla attuale strada nazionale, si trovarono concordi gli Uffici del Genio Civile di Padova e di Vicenza, e quelli dei due Uffici Provinciali Tecnici, nè dissenziente

il R. Commissario Ferroviario, nel richiedere gravissime modificazioni; principalmente in relazione alle condizioni altimetriche, ed alla larghezza, che approvata primitivamente dal Ministero a metri sei, veniva insistentemente reclamata dall' ufficio provinciale di Padova della larghezza di metri sette, e ciò coll' appoggio dei R. Uffici del Genio Civile. Non ignorava il Comitato la gravità della spesa, a cui andavasi così incontro, ma non potè nemmeno dissimularsi le conseguenze gravissime, a cui si sarebbe esposto il Consorzio, quando avesse mantenuto fermo il suo progetto. Dinnanzi alle sollevatesi opposizioni, si avea poca speranza, che il Ministero vi desse corso, od almeno senza una lunghissima pertrattazione, in cui alla contestazione tecnica, per sè già assai ardua, si complicava di necessità una contestazione che dovevasi, quanto più fosse possibile scongiurare, dipendentemente dai diritti spettanti alla Provincia di Padova in relazione alla strada, che deve poi essere classificata fra quelle di sua appartenenza. Bensì non potevasi attribuire dal Comitato lo stesso carattere alle esigenze di una maggiore larghezza, ed alle ingiunzioni delle varianti altimetriche. Una volta che queste venivano reclamate dagli Uffici Tecnici Provinciali e Regi, non era nel Comitato l' autorità per sostenere, che anche senza di tali varianti la strada si dovesse considerare come ben sistemata: invece la larghezza maggiore o minore di un metro dà luogo ad apprezzamenti di indole non esclusivamente tecnica, e tanto più, dacchè la Provincia di Vicenza si sarebbe probabilmente avvalorata del Decreto di approvazione, che avea ridotto la larghezza a soli metri sei. Per la larghezza

quindi della strada non si stimò autorizzato il Comitato a dar corso alla domanda degli Uffici tecnici Provinciali e Regi, se prima dalla Deputazione Provinciale di Padova non venisse emanata una dichiarazione, che mantenesse impregiudicata la questione di competenza della spesa; per le condizioni altimetriche invece non si stimò autorizzato ad impegnarsi in una contestazione di successo assai dubbio, ed in cui anzi la sola cosa certa si era, che intanto era d'uopo di stare in un'assoluta inoperosità. La Società Veneta di costruzioni pertanto era reluttante di assumere sopra di sè il nuovo lavoro, specialmente per le condizioni onerose, a cui essa temeva di dover sottostare per le alterazioni, che rendevansi necessarie nelle espropriazioni di già compiute, e per le angustie del tempo e della stagione, a cui si era giunti. Il Comitato non poteva imporre alla Società i nuovi lavori ai primitivi patti, dacchè trovavansi mutate interamente le condizioni di fatto, e d'altronde non volle esporsi alle condizioni onerose, a cui inevitabilmente si sarebbe esposto insistendo, che la Società Veneta assumesse i nuovi lavori a suo rischio e pericolo. Deliberava quindi di prendere esso medesimo sopra di sè la riduzione della strada provinciale, e d'uopo è dirlo, mediante la direzione alacre e solerte dell'Ingegnere Dal Monte, comunque l'aumento di spesa sia stato certamente grave, si studiò di mantenerlo nei limiti della più stretta necessità. Furon poi troppe pel Comitato le cure che ebbe a prendersi, per comporre amichevolmente molteplici contestazioni, che si erano sollevate dal Comune di Fontaniva per considerazioni d'ordine igienico, idraulico, amministrativo, perchè

si debba ora ripeterne la dolorosa storia; ma intanto nuovi incagli se ne ebbero, e non si potè ottenere prima del 23 Giugno 1876 il decreto esecutivo della Prefettura di Padova.

Potrebbesi dispensare il Comitato dalla discussione postuma, se poichè la riduzione della strada provinciale dovea andar soggetta a tante peripezie, ed importare tanto aumento di spesa, non fosse stato migliore consiglio, di mantenerla nella vecchia sede, e trovare una sede nuova alla ferrovia. È però evidente, che quando si fosse dovuto costruire un nuovo ponte sul Tesina non già come ora ad uso di una strada provinciale, ma ad uso di una ferrovia, e quando si fosse dovuto dare una nuova sede ad una ferrovia, e non già alla strada provinciale, e la spesa del ponte e quella del nuovo argine stradale coi moltissimi manufatti ivi necessari, si sarebbero aumentate in proporzione alle ben diverse esigenze, che sono tecnicamente richieste per una ferrovia in confronto di una strada ordinaria. Ciò tanto più si vorrà riconoscere, dacchè, se è vero, che la riduzione della strada provinciale ha importato una spesa ben maggiore di quella del progetto primitivo, essa però, in via di accordo tra i rispettivi Uffici tecnici provinciali, subì le alterazioni minori possibili in confronto di quelle che in conformità alle prescrizioni Ministeriali nei Decreti Esecutivi della ferrovia si dovevano indubbiamente subire, quando sulla vecchia strada abbandonata si avesse voluto portare la ferrovia.

Aggiungeremo un cenno sulle piante d'olmo che erano lunghesso la strada nazionale, quattromillecento circa. Venuto in cognizione il Comitato che il Ministero dei Lavori Pubblici avea preso preli-

minari disposizioni per devenire alla vendita di esse, non tardò di far valere il diritto, spettante al Consorzio, di considerare come sue le piante in dipendenza della cessione della strada nazionale a sede della ferrovia. Non parve persuaso il Ministero delle ragioni da noi addotte, ma con tuttociò con Decreto 27 Aprile di quell'anno, così concludeva: « Riguardo delle ingenti spese, che le Provincie consorziate devono sostenere per la esecuzione delle linee loro concesse, ed alla spesa che devono incontrare per sistemare il tratto di strada abbandonata da S. Pietro Engù a Fontaniva, e volendo da parte sua aiutare in ogni modo possibile, anzichè intralciare, l'opera del Comitato Esecutivo, e dare al medesimo una prova della massima deferenza, dichiara di prendere in considerazione il reclamo suddetto del Comitato Esecutivo, acconsentendo che nella cessione del tratto di strada nazionale dal Tesina a Fontaniva sieno pure comprese le piante situate lunghesso il detto tratto, le quali perciò passeranno in proprietà del Comitato stesso, libero di farne quell'uso che crederà migliore. »

Nonostante però le più attive sollecitudini, non si potè dalla vendita delle piante ritrarsi il profitto, che si sperava. Riusciti infruttuosamente gli esperimenti d'asta, si dovette intanto pensare all'abbattimento delle piante e ciò nei riguardi dell'esercizio; si dovette poi conseguentemente provvedere all'accatastamento e custodia. Vendute due separate partite, per 2550 l'una, e per 260 l'altra, si devenne alla vendita complessiva del rimanente, e ciò col contratto 8 Novembre 1877, approvato dal Comitato il 18 Novembre. D'assai inferiore alle prime aspettazioni è stato il ricavato di questa vendita,

comunque non abbia mancato il Comitato, oltrechè di dare agli avvisi d'asta una larga pubblicità, di rivolgersi privatamente dovunque sembrasse presentarsi una qualche propizia opportunità. Il partito infine a cui si è risoluto, non venne preso, che sentite persone pratiche e conoscitrici. Gli utili, che si sono ritratti, ammontano a lire 17853,00. Le spese di bandi, martellatura, raccolta ed accatastamento, e di sorveglianza importarono lire 4981,11. Rimane quindi un introito netto di L. 12871,89.

Finalmente ricordiamo che coll'apertura all'esercizio della ferrovia Treviso-Vicenza e per effetto dell'articolo undici della Legge sulle opere pubbliche la strada nazionale dovea passare a carico provinciale. Essendo la strada nazionale destinata a sede della strada ferrata, ne teneva intanto luogo la nuova strada. Il Ministero dei Lavori Pubblici, con nota della Direzione generale dei ponti e strade 15 Febbraio 1877, si dichiarò propenso a consegnare all'Amministrazione Provinciale la strada nazionale, corrispondendo la somma che lo Stato spende per il mantenimento di quel tronco. La Provincia di Vicenza annuì: non la Provincia di Padova, riservandosi di prenderla in consegna quando pel detto articolo di legge vi fossero le condizioni prescritte pel passaggio di classe. Il tratto scorrente in Provincia di Padova venne intanto per Decreto Ministeriale 29 Marzo, consegnato al Comitato.

Sorveglianza dei lavori

Con nota del 3 Giugno 1875 il Ministero deputava alla sorveglianza dei lavori l' ingegnere di I. classe nel R. Corpo del Genio Civile, cavaliere Antonio Badii, ed il Comitato non ha mancato di mettersi tosto in relazione col R. Commissario e stabilire con lui le necessarie intelligenze. Nè si sarebbe potuto desiderare più perfetto accordo durante tutto il corso e fino al compimento del lavoro.

Da parte nostra ci siam rivolti sin da principio alle Deputazioni Provinciali di Padova, Treviso, Vicenza, perchè dessero incarico agli Ingegneri Capi delle tre Provincie di esercitare ciascuno per la linea spettante alla rispettiva provincia la necessaria sorveglianza. Il Comitato però pienamente ebbe a conformarsi alla osservazione della Deputazione Provinciale di Padova intorno alla necessità di sistemare questa sorveglianza in modo da imprimervi unità ed efficacia. Tale sistemazione ha formato il téma delle proposte del Comitato nell' Assemblea tenuta in Vicenza il 13 Gennaio 1876.

Si trovavano di fronte due sistemi essenzialmente diversi. Il primo, che veniva proposto dal Comitato per cui il Sindacato restava affidato agli Ingegneri Capi degli Uffici Provinciali, e le mansioni di consulta tecnica ad una Commissione scelta fra i membri dell' Assemblea; l' altro, per cui il Sindacato si

sarebbe devoluto ad un ufficio tecnico speciale. Si interponeva fra questi due sistemi un terzo sistema, che partecipava dell' uno e dell' altro: manteneva cioè la cooperazione degli Uffici tecnici Provinciali, ma affidava alla Commissione dell'Assemblea non tanto le incombenze di semplice consulta, quanto la diretta ispezione.

Attesa la grande difficoltà di costituire un Ufficio tecnico speciale, prevalse nell' Assemblea il partito di valersi degli Uffici tecnici Provinciali, ed attesa la necessità di un' ispezione assidua, prevalse il partito di affidare agli Uffici tecnici Provinciali la ispezione stessa, riservando alla Commissione dell' Assemblea le mansioni di consulta tecnica.

Il regolamento pel Sindacato dei lavori per la costruzione delle ferrovie del Consorzio Padova-Treviso-Vicenza, approvato nell' Assemblea tenuta in Vicenza il giorno 12 Gennaio 1876, trovò nell' applicazione non lievi difficoltà da parte della Società costruttrice. Dacchè pel contratto la direzione ed amministrazione delle Ferrovie spetta alla Società Veneta, la Società Veneta non intendeva di ammettere un sindacato, che non limitandosi ad una semplice ispezione assumesse anche un' ingerenza nella esecuzione del lavoro. La clausola però a cui la Società Veneta si riferiva, non concerne che l' esercizio, nè il Comitato poteva acconsentire, che si estendesse anche alla costruzione. Certamente la Società Veneta non escludeva nel Consorzio un diritto di ricognizione dei lavori in guisa che il Consorzio avesse una sicura norma di liquidazione della spesa, ma il Comitato non si persuadeva che a ciò si riducessero i diritti del Consorzio, e in conformità al regolamento deliberato dalla

Assemblea mantenne al Sindacato un carattere non già di semplice ricognizione, ma di effettiva prevenzione. Le divergenze, a cui diede luogo sì diverso apprezzamento sulle mansioni di Sindacato, non ci hanno però costretto ad una contestazione di principio, trovando di volta in volta una soddisfacente soluzione pratica, siccome accadde negli accordi intervenuti il 15 Febbraio 1876 per le constatazioni mensili. Giovi tener conto del fatto, che nel correspettivo chilometrico pattuito per l'esercizio e risultante dai prodotti dell'esercizio medesimo è compresa la manutenzione ordinaria così della strada come dell'armamento e dei fabbricati, e che al compiersi del ventennio d'esercizio la Società Veneta deve consegnare la ferrovia al Consorzio nello stato di ordinaria manutenzione tanto nell'armamento, che nei manufatti, e fabbricati ed accessori. In tale condizione contrattuale non si poteva non riconoscere una valida guarentigia per la buona esecuzione del lavoro. All'adempimento delle condizioni di legge, e del capitolato di concessione invigilava d'altronde il Commissario Governativo. Al Consorzio tuttavia, com'era di ragione, il contratto colla Società Veneta avea riservato un controllo suo proprio, e si era appunto questo lo scopo, per cui si istituì il Sindacato, affidato agli ufficii tecnici provinciali. Dovea limitarsi questo controllo a riscontrare il modo, con cui la Società Venèta eseguiva il lavoro, e ciò per fornire una sicura norma al Comitato nei pagamenti, ovvero anche dovea esercitare un'utile influenza sul modo stesso di esecuzione del lavoro medesimo? Dovea limitarsi a mettere in serbo le prove, di cui si facesse forte il Consorzio in

eventuali contestazioni, o in quella vece diminuire l'occasione delle contestazioni, collo stabilire l'accordo, durante l'esecuzione del lavoro e nel modo di condurlo? Fino a che punto il Consorzio di fronte alla Società Veneta non era che un contraente, e quando invece rappresentava di fronte alla stessa un'autorità? I diritti ed obblighi contrattuali scemavano i diritti ed obblighi, che la legge affida alle rappresentanze provinciali, e che quindi il Consorzio, subentrando nella costruzione delle ferrovie alle provincie, dovea far valere? Non è d'uopo l'insistere di più, per chiarire qual fosse pel Comitato la risposta legittima a ciascuna di queste domande, e qual criterio ne traesse nel modo di regolare la sua azione in confronto della Società Costruttrice. Si fu talora ad un punto, che per non esporsi ad essere esautorato, il Comitato non avrebbe riluttato nemmeno dinanzi ad una possibile sospensione di lavoro, conducendolo quindi a termine direttamente per conto delle Provincie, se, come si è detto, l'equa e conveniente soluzione di fatto non ci avesse dispensato dal provocare la soluzione di diritto. Ebbe così il Comitato ad esercitare un'azione moderatrice fra le due opposte tendenze, che, si può dir giornalmente, aveano occasione di manifestarsi. Da un canto il desiderio di un'esecuzione la migliore possibile ci avrebbe condotto ad un aumento anche maggiore di spesa di quello, che non abbiam potuto evitare, siccome quando essendoci uniformati alle prescrizioni del Regio Commissario per la qualità della calce nelle fondazioni sotto acqua, non ci siamo però acquetati alla prescrizione di adoperare la calce stessa nelle fondazioni in asciutto, ed abbiamo otte-

nuto dal Ministero dei Lavori Pubblici, che ci fosse resa ragione. Dall' altro canto non erano accettabili le economie, che quando anche non fossero riuscite di nocumento al lavoro in sè e per sè, non fossero state in relazione con tutto quell' insieme di interessi, che la legge tutela, e per cui il Consorzio si sarebbe trovato esposto col trascurarli a controversie e risarcimenti. Il Comitato si ripromette di avere, col parere della Commissione Tecnica, e, oseremo dire, con infinita pazienza sua propria adempiuto in tutto ciò uno dei suoi doveri meno appariscenti, ma più importanti. Si potè così arrivare al termine del lavoro senza che si elevasse una controversia che non avrebbe già messo in questione un qualche punto particolare, ma l' essenza stessa dei rapporti fra il Consorzio e la Società Costruttrice. Il bene inteso interesse divenne in molte occasioni una base di accordo più concludente ed efficace, che non un qualsiasi fondamento giuridico. Certo ci ha contribuito, d' uopo è confessare, il buon volere di tutti, e quello che a mala pena sarebbe riuscito ad imporsi, diveniva bene spesso una realtà col farsi accettare. Ben dovuta lode si compiace il Comitato di render precipuamente ai Sigg. Ingegneri Capi degli Uffici tecnici provinciali, ing. Zanardini (Padova), ing. Dal Monte (Vicenza), ing. Olivi (Treviso).

Descrizione sommaria del lavoro

La linea Vicenza-Treviso si distacca da quella Vicenza-Schio a M. 2994.40 dal centro del fabbri-

cato passaggeri della stazione di Vicenza, e svolgendosi nella direzione di Nord-Est attraversa i territorj di Camisano, Ss. Vito e Lucia, Lisiera, Bolzano, Quinto Vicentino, S. Pietro in Gù, Carmignano, Fontaniva, Cittadella, Tombolo, S. Martino di Lupari, Treville, Castelfranco, Salvarosa, Salvatronda, Albaredo, Casacorba, S. Andrea di Cavasagra, Ospedaletto, Villanova, Istrana, Padernello, Paese, Quinto Trevisano, S. Agnese, Monigo, Duomo di Treviso e Borgo Altino. Fra Lisiera e Fontaniva questa ferrovia per una percorrenza di M. 12239,88 occupa la sede della strada già Nazionale, alla cui sostituzione è stato provveduto col riatto dell' antica Strada Postale, come si dirà più avanti. La sua lunghezza fra il centro del fabbricato passaggeri della stazione di Vicenza e quello della stazione di Treviso, compreso il tratto comune colla linea Vicenza-Schio, misura M. 59988,65. Il suo andamento altimetrico è dei più regolari, in quanto che le pendenze sono assai miti, la maggior delle quali raggiunge il 7 per mille in corrispondenza al ponte sul Tesina per i brevissimi tratti costituenti gli accessi al medesimo. Lungo questa Linea sono stabilite stazioni a S. Pietro in Gù, Carmignano, Fontaniva, Cittadella (ove avviene l' incrocio colla linea Padova-Bassano) S. Martino di Lupari, Castelfranco, Albaredo, Istrana e Paese.

La linea Padova-Bassano parte dalla stazione di Padova con binario indipendente, che per metri 658,60 corre lungo l' argine ferroviario della linea Padova-Verona, abbandonato il quale, prende la direzione di Nord, inclinando leggermente ad Est, per accostarsi a Camposampiero, poi volge repentinamente ad Ovest, inclinando un poco a Nord fino

a Cittadella, ove mettendosi nella direzione di Nord-Ovest mira a Bassano. In questo suo percorso, che dal centro del fabbricato passaggeri della stazione di Padova al centro di quello della stazione di Bassano misura una lunghezza di M. 47105,60 attraversa i territorj di Altichiero, Vigodarzere, Campodarsego, S. Giorgio delle Pertiche, S. Giustina in Colle, Camposampiero, Villa del Conte, S. Giorgio in Bosco, Tombolo, Cittadella, Comune di Confine, Quartier Cusinati, Rosà, Quartier Chiesa, S. Zeno e Bassano. L'andamento altimetrico di questa linea è pur regolare, come quello della Vicenza-Treviso, poichè le sue pendenze sono eziandio assai miti, non superando la maggiore di esse il 7,60 per mille presso Bassano, sopra un percorso di M. 2360. Le stazioni di questa linea sono: Vigodarzere, Campodarsego, S. Giorgio delle Pertiche, Camposampiero, Villa del Conte, Cittadella (comune alla linea Vicenza-Treviso), Rossano (che giace sul territorio di Quartier Cusinati), Rosà e Bassano.

L'indole dei terreni attraversati da queste ferrovie, per la proprietà in diversi punti molto frastagliata, e pei frequentissimi corsi d'acqua, da cui sono solcati, indusse la necessità di un numero straordinario di provvedimenti, non contemplati in progetto e che d'altronde non potevano essere conosciuti in tutta la loro entità che al momento della pratica esecuzione. La tratta specialmente da Padova a Cittadella è quasi tutta soggetta a Consorzî di acque, per cui nell'esecuzione dei lavori si dovettero avere interminabili riguardi alle diverse convenienze degli interessati, ciò che importò la costruzione di opere anche più ragguardevoli di quanto

sarebbe occorso in condizioni ordinarie. In causa di tutto ciò il numero dei passaggi a livello ascese a 195, dei quali 22 sono chiusi colle sbarre manovrabili a distanza; si costruirono 290 manufatti normali sotto la ferrovia, di luci diverse da M. 0,40 a 7,00, dei quali 282 sono di muratura e 8 di costruzione mista, muratura e ferro; si costruirono 150 manufatti normali esterni, tutti di muratura; si deviarono 116 strade e 93 corsi di acqua. Dei manufatti normali sotto la Ferrovia meritano speciale menzione il ponticello in muratura della luce di M. 4,00 sul Tribollo presso Lisiera; quello pure in muratura della luce di M. 7,00 sul Maglio presso Fontaniva; quelli in costruzione mista di muratura e ferro della luce di M. 5,00 sull' Avenale presso Castelfranco e sul Maglio presso Treviso. Questi tutti sulla linea Vicenza-Treviso. E sulla linea Padova-Bassano sono notevoli fra i manufatti normali sotto la ferrovia il cavalcavia in muratura della luce di M. 3,20 presso il fiume Brenta a Vigodarzere; il ponticello in muratura della luce di M. 4,00 sul Piovego fra Vigodarzere e Campodarsego; i ponticelli in costruzione mista di muratura e ferro della luce di M. 6,00 sul Tergola presso S. Giorgio delle Pertiche, e sui due attraversamenti del Vandura, uno presso Camposampiero, e l' altro fra Camposampiero e Villa del Conte; il ponticello pure in costruzione mista della luce di M. 4,00 sulla Fossona fra Camposampiero e Villa del Conte; ed il ponticello in muratura della luce di M. 4,00 sul Tergola alla palude di Onara.

I manufatti speciali costruiti per queste ferrovie sono i seguenti:

A) Sulla linea Vicenza-Treviso:

1) Ponte sul Brenta a Fontaniva, della luce di M. 300,00 divisa in 30 campate, sostenute da 29 stilate, costituite ciascuna di 3 colonne di ghisa, collegate insieme con opportuni traversali e diagonali di ferro. Dette colonne hanno base sopra una piattaforma di ghisa che appoggia sopra una palificata di legname, infitta a rifiuto nel letto del fiume. Questo ponte fu costruito accanto al ponte di legno preesistente, il quale fu allargato sopracorrente di una zona di circa M. 1,00, che venne tolta dalla parte opposta per far luogo al ponte metallico. Le spalle in muratura furono protratte sottocorrente onde servire di appoggio al ponte in ferro. La parte metallica di questo ponte fu costruita dalla Casa Bellefroid et Levêque di Liegi.

2) Ponte sul Musone presso Castelfranco, della luce di M. 10,00 in una sola campata, formata da impalcatura metallica appoggiante sopra spalle in muratura. La parte in ferro fu costruita dalla Casa Castel e Latta e Galopin - Süe di Glasgow.

3) Ponte sul Sile presso Treviso, della luce di M. 25,00 in una sola campata, formata da impalcatura metallica sopra spalle in muratura. Questo manufatto ha presentato parecchie difficoltà per la fondazione delle sue spalle, le quali sono state erette nel bel mezzo della palude, di cui nel punto dell' attraversamento è circondato il Sile. La parte metallica di questo ponte fu costruita dalla Casa Martinet e Fratelli Sevez di Savona.

B) Sulla Linea Padova-Bassano:

4) Ponte sul Brenta a Vigodarzere, della luce di metri 90,00 divisa in 9 campate, sostenute da due

spalle in muratura e da 8 stilate, che appoggiano sopra palificate di legname infitte a rifiuto nel letto del fiume. Le due spalle in muratura sono difese alla loro base da una corona di pali di larice a contatto, lunghi metri 5,00. La parte in ferro è di struttura in tutto simile a quella del Ponte di Fontaniva, ed è stata lavorata nell' Officina del Sig. cav. Paolo Rocchetti di Padova.

Serie difficoltà presentarono i lavori costruiti per l' attraversamento della palude di Onara, e di quella del Sile, il cui fondo sortumoso ha dovuto essere a più riprese saziato con successive sovrapposizioni di terra. In mezzo alla palude di Onara si costruirono due manufatti in muratura, uno sul Tergola, già sopra menzionato, e l' altro sopra due investiture, opportunamente tenute divise sotto il manufatto mediante un diafragma in muratura.

Delle stazioni sopra nominate, e che per entrambe le linee ascendono a 17, senza contare quelle di Vicenza, Padova e Treviso ai punti di contatto colle ferrovie dell' Alta Italia, la principale è quella di Cittadella. Il piazzale di questa stazione misura una lunghezza di oltre 800,00 metri, e contiene uno sviluppo di binarî di metri 5970,90; 33 scambî; 9 piattaforme piccole per vagoni; una grande piattaforma del diametro di metri 11,60, per girare insieme locomotiva e tender; 4 grues idrauliche; una grue di caricamento; ed una pesa a bilico per vagoni. Oltre al fabbricato passaggeri, di tipo speciale per la sua ampiezza, hannovi in questa Stazione un magazzeno merci con piano caricatore lungo metri 72, un fabbricato isolato per i cessi, una rimessa per 2 locomotive, una rimessa per 10

carrozze, un magazzeno carbone ed armamento, ed un fabbricato pel rifornitore, della capacità di 50 metri cubi.

Viene in seconda linea la stazione di Bassano con uno sviluppo di binarî di metri 3129,55; 14 scambî; 5 piattaforme piccole per vagoni; una grande piattaforma di metri 11,60; una grue di caricamento; ed una pesa a bilico per vagoni. Si è proposta inoltre per questa stazione una grue idraulica, quando sarà stato costruito il rifornitore, il cui pozzo non è ancora completo, dovendo al medesimo applicarsi un mezzo meccanico speciale in causa della sua profondità, che è di metri 70,00. Il fabbricato passaggeri è di I. classe, ed oltre a questo hannovi un magazzeno merci con piano caricatore, un fabbricato isolato per i cessi, una rimessa per 6 locomotive, con officina per le piccole riparazioni, e sovrappostevi abitazioni pei macchinisti; una rimessa per 6 carrozze; ed un magazzeno carbone ed armamento.

Si succedono poi in ordine di importanza le stazioni seguenti:

Castelfranco, avente uno sviluppo di binarî di metri 2824; 14 scambî; e 2 grues idrauliche Il fabbricato passaggieri per questa stazione è di II. classe, oltre il quale sonovi un magazzeno merci con piano caricatore, un fabbricato isolato pei cessi, una rimessa per 20 carrozze, ed un rifornitore con vasca della capacità di metri cubi 25,00.

Camposampiero, con uno sviluppo di binarî di metri 1908; 6 scambî e 2 piattaforme piccole per vagoni. Anche il fabbricato passaggeri di questa stazione è di II. classe, come quello di Castel-

franco, e qui pure come colà havvi un fabbricato isolato pei cessi, ed un magazzeno merci con piano caricatore.

S. Pietro in Gù, Carmignano, S. Martino di Lupari, Albaredo, Istrana, Paese, Campodarsego e Rossano, tutte con fabbricato passaggieri del tipo di III. classe, cessi isolati, e piano caricatore.

Vigodarzere, S. Giorgio delle Pertiche e Rosà con fabbricato passaggieri del tipo di III. classe e cessi isolati.

Fontaniva e Villa del Conte con fabbricato passaggeri del tipo di IV. classe e cessi isolati.

Il servizio dei viaggiatori e delle merci alle stazioni di Vicenza, Padova e Treviso è fatto a cura dell' Amministrazione delle Ferrovie dell' Alta Italia; non occorsero perciò installazioni speciali per il detto servizio; fu invece necessario provvedere al servizio di deposito e trazione, al quale scopo si dovettero ampliare i piazzali delle suddette stazioni. Diremo altrove dei lavori eseguiti dalla Società Ferroviaria dell' Alta Italia come conseguenza delle nuove ferrovie, e dell' officina che si dovette erigere nella stazione di Vicenza. Per tal modo furono costruiti:

1) Nella stazione di Vicenza metri lineari di binario 3032,87; 11 scambî; 6 piattaforme piccole per vagoni; una piattaforma grande del diametro di metri 11,60 per locomotive e tender; una grue idraulica; ed un carro attraversatore. Ed inoltre una rimessa per 12 carrozze con sovrapposte abitazioni; una rimessa per 4 locomotive con magazzeno carbone ed abitazioni per il basso personale; un rifornitore con vasca della capacità di metri cubi 25; una grande Officina per le ripara-

zioni delle locomotive, alla quale è annessa un' ampia Torneria; 2 Officine per veicoli, parte di una delle quali comprende il magazzeno dei materiali di consumo, l' Ufficio dell' Ingegnere del materiale, e quello dell' Economo: una Garetta in legno per il guardiano delle officine; ed un piccolo fabbricato isolato per i cessi,

2) Nella stazione di Padova metri lineari 1888 di binario; 10 scambî; una piattaforma piccola per vagoni; una piattaforma grande per locomotive; ed una grue idraulica. Inoltre una rimessa per 6 carrozze con sovrapposte abitazioni; una rimessa per 2 locomotive con abitazioni per il basso personale, ed officina per le piccole riparazioni; un fabbricato per gli ufficî; un magazzeno carbone; ed un rifornitore con vasca della capacità di metri cubi 25,00.

3) Nella stazione di Treviso metri lineari 1908,45 di binario; 10 scambî; 2 piattaforme piccole per vagoni; una piattaforma grande per locomotive; ed una grue idraulica. Inoltre una rimessa per 6 carrozze con sovrapposte abitazioni; una Rimessa per 2 locomotive con abitazioni per il basso personale, ed officina per le piccole riparazioni; un fabbricato per gli ufficî; un magazzeno carbone; ed un rifornitore con vasca della capacità di metri cubi 25,00.

I caselli da guardiano costruiti lungo queste linee sono 81, di cui uno doppio nella stazione di Cittadella, senza contare il tratto comune colla linea Vicenza-Schio, nel quale ve ne sono 3. I caselli di segnalamento, o garette, sono 51, di cui due in legname, uno presso il ponte di Fonta-

niva, e l'altro nella stazione di Treviso, senza contare il suddetto tratto comune nel quale ve ne ha uno.

Si è detto più sopra che a sostituire il tratto della Strada Nazionale fra Lisiera e Fontaniva occupato dalla ferrovia si provvide col riattare l'antica Strada Postale. Ciò si fece accomodandone il tracciato, le livellette, la sezione, ed i provvedimenti per la continuità delle acque, per guisa che è diventata strada nuova e comoda, che allaccia i Comuni di Lisiera, S. Pietro in Gù, Carmignano e Fontaniva, piú opportunemente di quello che fossero prima mediante la Strada Nazionale, che coi suoi lunghi rettilinei non si piegava dentro agli abitati, ma solo mirava alla più breve congiunzione dei punti estremi.

La lunghezza della strada riattata è di M. 13700; la normale larghezza assegnata alla sua carriera M. 7;00. I lavori di riatto riuscirono ben più importanti di quanto a prima giunta potrebbesi immaginare; poichè, oltre al rilevantissimo volume di terra mossa, si costruirono i seguenti manufatti:

1.) 85 ponticelli in muratura di varia luce da metri 0,80 a metri 4.00.

2) Un ponte con impalcatura in ferro, sostenuto da spalle di muro, della luce di metri 8,00, sulla roggia Tesinella, con due sifoni, l'uno sotto la roggia e l'altro sotto la strada, con manufatto di scarico e chiaviche per le investiture.

3) Un ponte simile, della luce di metri 7.00, sulla roggia Tergola.

4) 3 ponti simili, ciascuno della luce di metri 5.00, sulle roggie Meneghina, Degora e Carpaneda.

5) Un ponte simile, della luce di Metri 6.00, sulla roggia Regazzo.

6) Un ponte molto importante, della luce di metri 45.00, in tre travate di ferro. sostenute da robuste spalle di muratura e due stilate metalliche, aventi base sopra palificata infitta a rifiuto nel letto del torrente Tesina. La parte metallica di questo ponte fu fornita dalla Casa Odero di Sestri Ponente.

Alla continuazione di questa strada fra Carmignano e Fontaniva attraverso al Brenta serve il preesistente ponte in legname, il quale fu pure riattato e, come si disse più sopra, allargato sopra corrente di una zona di circa un metro, che venne tolta dalla parte opposta per far luogo al ponte metallico ad uso della ferrovia. In tal modo si hanno in quel punto due ponti vicinissimi l' uno all' altro, tanto da sembrare abbinati, mentre invece appoggiandosi anche sulla medesima base sono vicendevolmente indipendenti.

L' armamento di queste ferrovie è fatto con ruotaie sistema Vignolles del peso di chilogr. 36 per metro lineare, e congiunte a giunzione sospesa.

Tutti i lavori fino a quì descritti, tanto relativi alle ferrovie, quanto alla nuova strada provinciale, hanno dovuto superare nella loro pratica esecuzione una serie interminabile di difficoltà, le quali osteggiarono immensamente il loro rapido procedere. È inutile l' enumerare quì tutti gli ostacoli incontrati, i quali furono d' indole amministrativa anzichè tecnica; ad onta di tutto ciò i lavori stessi furono condotti a termine in un tempo assai limitato, avuto riguardo alla loro entità ed agli inevitabili ritardi sofferti.

Compiute regolarmente in ogni loro parte le suddette ferrovie e la strada provinciale, vennero aperte per tronchi successivi al pubblico servizio.

Le varie Commissioni incaricate dal Governo e dal Comitato Permanente del Consorzio Ferroviario Interprovinciale a riconoscere i diversi tronchi prima della loro apertura all' esercizio, ebbero in ogni circostanza a constatare la perfetta regolarità delle costruzioni, locchè risulta dai singoli processi verbali istituiti al momento in cui venne praticata ciascuna visita.

Il tronco Treviso-Castelfranco venne aperto al pubblico il 16 Luglio; quello Castelfranco-Cittadella l' 8 Agosto e tutta la linea Vicenza-Treviso il 12 Settembre 1877. Il giorno 6 Ottobre 1877 ebbe luogo l' ultima visita sulla intera linea Padova-Bassano, la quale, essendo stata riconosciuta completa fu inaugurata, assieme alla linea già in esercizio Vicenza-Treviso, il giorno 8 del mese stesso, ed aperta definitivamente al pubblico servizio l' 11 successivo.

I lavori di terra per la costruzione di queste ferrovie e per la deviazione della strada provinciale si incominciarono il 20 Gennaio 1876, ed alle murature fu dato mano verso la metà del successivo mese di Marzo. Volendo quindi prendere anche il più lontano punto di partenza, risulta che il primo tronco da Treviso a Castelfranco, compreso il ponte sul Sile, fu compiuto nel breve termine di mesi 18; il secondo tronco da Castelfranco a Cittadella in 18 mesi e mezzo; il terzo tronco da Cittadella a Vicenza in 20 mesi, compreso il ponte di Fontaniva e la deviazione della strada provinciale; e

l' intera linea Padova-Bassano col ponte Vigodarzere in 20 mesi e mezzo. In conclusione il breve giro di 20 mesi e mezzo bastò per compiere tutte le costruzioni ed aprire al pubblico, sopra un' estesa di chilometri 105, le ferrovie Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, nonchè la strada provinciale sopra una tratta di chilometri 13,700.

Le prove tanto statiche quanto dinamiche eseguite sui ponti metallici, prima che i medesimi venissero aperti al passaggio, diedero soddisfacentissimi risultati, per cui le varie Commissioni incaricate di tale esame non esitarono un istante a dichiararli atti all' uso cui sono destinati.

L' impegno che avea assunto il Comitato verso l' Assemblea del Consorzio, che cioè *non oltrepassasse il tempo di un mese il ritardo all' apertura della linea Padova-Bassano su quella dell' intera linea Vicenza-Treviso* fu perfettamente mentenuto in quanto che soli 29 giorni corsero dall' apertura di quest'ultima a quella della prima.

Prestiti

Tolta di mezzo oramai la opposizione della Società Ferroviaria dell' Alta Italia, durante la quale non si poteva pensare a por mano ai lavori, nella

Assemblea tenuta in Vicenza l'undici Marzo 1875 il Comitato presentava le sue proposte di massima per procurare al Consorzio la somma necessaria alla costruzione delle strade ferrate interprovinciali. Prevalse nell'Assemblea il partito di concludere il prestito per tutta la somma che si sperava bastante, comunque la somma non occorresse subito tutta. A ciò l'Assemblea era indotta particolarmente dalle condizioni favorevoli del momento per la conclusione del prestito, nella fiducia d'altronde, che per le somme intanto non impiegate nelle ferrovie si avrebbe trovato modo di non lasciarle infruttuose. Si deliberava pertanto la conclusione immediata del prestito e per la detta somma di nove milioni, e quanto al modo, veniva indicata la sottoscrizione pubblica, data facoltà al Comitato sia di stabilire le condizioni della sottoscrizione, sia di sistemare all'uopo mediante accordi con Istituti di credito la gestione del prestito. Siccome in antecendenza era stato conchiuso il prestito dalla Provincia di Vicenza per la strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio, si pose come unico limite, che il nuovo prestito non fosse a condizioni men vantaggiose di questo, ma anzi possibilmente migliori. Si aggiungeva in via di raccomandazione al Comitato di provvedere sia perchè si rendessero proficue le somme intanto non impiegate nelle ferrovie, sia perchè il bilancio delle Provincie, in causa della conclusione immediata del prestito, non fosse però aggravato che gradualmente. Si era analogamente avvertito nella discussione, che ciò si sarebbe potuto ottenere, specialmente collo stabilire un periodo di ammortizzazione, più lungo pur mantenendosi nei termini del periodo di am-

mortizzazione, per cui i Consigli Provinciali avean dato l'autorizzazione. Per eseguire il delicato incarico non mancò il Comitato di prendere personalmente informazioni nei principali centri di affari in Italia e di rivolgersi per consiglio a persone della maggior indipendenza e della più alta competenza. Dopo il più maturo esame si risolse il Comitato ad aprire la sottoscrizione al prestito in obbligazioni di nominali L. 500, emesse ad it. L. 435, rimborsabili al valor nominale e fruttanti annue L. 25 da pagarsi in L. 12 e cent. 50 ad ogni semestre. Nel piano di ammortizzazione unito al programma di prestito, i nove milioni vennero divisi in 18000 obbligazioni in 72 serie da 250 obbligazioni e rimborsabili in 36 anni. Queste condizioni riuscivano meno onerose di quelle contemplate nell'articolo nono dell'atto di fondazione sia quanto all'annualità pel servizio degli interessi e dell'ammortamento, che per l'atto di fondazione poteva giungere al 7 per 0[0 e secondo il programma del prestito non superava il 6 e 20, sia quanto al periodo d'estinzione, che da 40 anni si trovava ridotto a 36; senza computare del resto, come non sono computate nell'atto di fondazione, nel detto ónere le tasse e spese. Così pure il prestito riusciva più proficuo che non quello conchiuso in antecedenza dalla sola Provincia di Vicenza per la strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio, dovendosi per questo rimborsare 100 lire per ogni 85 versate, mentre invece pel prestito interprovinciale per ogni 100 lire ne vengono versate 87. Non senza avere discusso esibizioni provenienti da qualche Casa estera, fermo il Comitato nella persuasione, che non si dovesse decampare dalle deliberazioni dell'Assem-

blea di concludere il prestito mediante sottoscrizione pubblica, dovette anche persuadersi, che conchiudendosi il prestito mediante sottoscrizione pubblica non vi era altro partito migliore che quello, o di aprire la sottoscrizione pubblica senza alcun intermediario, ovvero, quando ad un intermediario si dovesse ricorrere, fare appello agli istituti di credito, che hanno saputo in questa regione meritarsi in così alto grado la pubblica fiducia. Forse il primo partito si presentava dapprima come preferibile siccome quello che non importava alcun correspettivo, ma chi consideri come pel Consorzio fosse della più vitale importanza ed economica e morale che il prestito avesse un successo sicuro, approverà il Comitato di essersi valso della facoltà che gli era stata conferita di ricorrere all' uopo agli istituti di credito per coadiuvare la operazione. La consociazione ferroviaria delle Provincie trovò così riscontro degno nella consociazione dei nostri Istituti di Credito: la Banca Veneta di depositi e conti correnti, la Banca Popolare di Vicenza, la Banca Mutua Popolare di Padova. Questi assunsero sopra di sè 4500 obbligazioni, incaricandosi inoltre di ricevere le sottoscrizioni e i versamenti della pubblica sottoscrizione. Il contratto concluso con questi nostri Istituti di Credito il 17 Maggio 1875 viene riprodotto nei documenti. In esso come si vedrà, si è tenuto conto anche dell' altra raccomandazione dell' Assemblea di provvedere perchè fossero rese proficue le somme intanto non impiegate nelle ferrovie, stipulando che sulla giacenza venisse corrisposto l' interesse di lire 2: 80 0[0] in ragione scalare a partire da 5 giorni appresso ogni effettuato pagamento e fino a

dieci dì prima dei pagamenti preavvisati, al netto della tassa di ricchezza mobile, e liquidabile di semestre in semestre alla scadenza dei coupons.

Il prestito pertanto, per cui alla sottoscrizione pubblica venivano chieste 13500 obbligazioni, fino dal primo giorno raggiunse le 19369. Superata quindi di 5869 obbligazioni la somma per cui si era aperta la sottoscrizione dovette il Comitato procedere alla riduzione. Si stimò opportuno, in conformità anche alle consuete norme, di dichiarare irreducibili le sottoscrizioni al di sotto di 30 obbligazioni, ridurre a 28 quelle da 30, e ridurre le altre al 18 per 0[0. La sottoscrizione si era aperta presso gli istituti di credito consociati, a Padova, a Treviso, a Vicenza, a Venezia e per cortese annuenza della Banca Nazionale, presso le succursali di Udine, Rovigo, Verona, e presso la sede di Milano. Le 19369 obbligazioni vennero sottoscritte:

8758	presso la Banca Veneta in Padova
4109	presso la Banca Nazionale in Verona
3054	presso la Banca Mutua Popolare di Padova
1467	presso la Banca Veneta in Venezia
936	presso la Banca Nazionale in Milano
811	presso la Banca Popolare in Vicenza
234	presso la Banca Trivigiana in Treviso
19369	

Nè vuolsi passare senza un cenno di ringraziamento che la Cassa di Risparmio di Verona, per la sola rifusione delle spese, senz' altro compenso, assumeva di ricevere i successivi versamenti del prestito in quella città.

Ultimata la costruzione delle ferrovie consorziali,

attivato il loro esercizio non erano ancora compiute alcune costruzioni secondarie, nè fatti i rilievi dei lavori, nè la liquidazione dei conti verso la Società Veneta e quella dell' Alta Italia, quando nella primavera del 1877 urgeva al Comitato di poter pagare degli acconti per l' importo di 2 1|2 milioni, sui quali in caso di ritardo avrebbe dovuto il Consorzio pagare gravosi interessi.

Dalle Provincie consorziate non potevano esser versate se non le somme poste nei loro bilanci allo scopo di fornire i fondi pel servizio del Prestito 1875. La emissione di un Prestito di 2 1|2 milioni al quale era noto avrebbe dovuto succedere la emissione di altro prestito per fornire l' importo totale della spesa di costruzione, e di cui sarebbe stato impossibile in allora conoscere l' ammontare era per ciò solo operazione difficilissima, e che non sarebbesi eseguita senza andar incontro ad enormi sagrificj. Si fu allora che il Comitato coll' approvazione della Assemblea Consorziale 30 Maggio 1877 contrasse colla Cassa di Risparmio di Padova, la quale rappresentava anche altri istituti di credito, mediante il Contratto 21 Luglio 1877 un Prestito Cambiario per L. 2,500,000 al tasso del 6 per 0|0, colla sola spesa relativa alla bollatura delle cambiali che la Cassa di Risparmio si obbligava di rinnovare alla scadenza semestrale per la durata di anni quattro dalla data dei relativi pagamenti delle rate in cui erasi divisa la somma secondo il bisogno. Il Comitato si obbligava a non rivolgersi pel periodo dei quattro anni ad altri per lo sconto di dette cambiali, ed a non pattuire con altri la emissione di titoli di prestito pei due milioni e mezzo, se non allora che

avendone fatto proposta alla Cassa di Risparmio di Padova non fossero approdate a mutuo accordo le trattative, ed a condizioni pari dichiaravasi la Cassa Risparmio sarebbe preferita.

Senza alcuna mediazione od altra spesa di qualunque titolo, ad un interesse modico qualora si consideri che trattavasi di sconti di cambiali emesse da un corpo morale per un periodo di tempo relativamente lungo, con questa operazione si otteneva la somma necessaria a provvedere ai pagamenti urgenti senza pregiudicare quelle risoluzioni che si fosse stimato opportuno di prendere riguardo all' emissione di un prestito, quando ultimati i lavori e le liquidazioni, si potesse determinarne la somma.

Guidato da tali viste, e mentre era prossima ma non ancora finita la liquidazione delle spese di costruzione, il Comitato contrasse altro prestito cambiario di L. 500,000, con autorizzazione dell' Assemblea 20 Giugno 1878 colla Banca Veneta di Depositi e Conti Correnti per la durata di mesi tre e all' interesse del 5 1[4 per cento in ragione d' anno, mutuo che si è prorogato sino al 22 Dicembre 1878 allo stesso saggio d' interesse e senz' alcun' altra spesa all' infuori del bollo della cambiale, e che verrà estinto coll' incasso dei fondi che produrrà la emissione del nuovo prestito avvenuta alla fine di Agosto del corrente anno.

Provveduto in tal guisa alle urgenze il Comitato poteva procedere con tranquillità alla liquidazione di tutte le spese fondamentali di costruzione, armamento ed esercizio delle ferrovie consorziali, conoscere la somma necessaria a pagare tutte le passività che rimanevano scoperte dopo erogato tutto il

prodotto dell'incasso del Prestito 1875, e scegliere esso il momento in cui le condizioni del credito si fossero presentate le migliori, per effettuare l'emissione di un nuovo prestito.

Deliberato il 20 Giugno 1878 di eseguire tale operazione si venne a consolidare e il debito fluttuante dei 2 milioni e 1[2 e quello del 1[2 milione ritirando le cambiali poste in circolazione a guisa di *buoni consorziali* ed a sanare tutte le altre passività che trovansi riassunte nel prospetto allegato al Bilancio 1879 approvato dall'Assemblea Consorziale.

Il Consorzio sceglieva il momento più opportuno per contrattare la operazione di credito colla quale ponevasi in grado di saldare definitivamente i suoi conti, quando cioè il nuovo titolo che emetteva non poteva essere depresso dal timore di ulteriori emissioni, quando il corso della rendita pubblica e la situazione del mercato gli permetteva di sostenerne al massimo il prezzo di emissione.

Per la emissione di questo Prestito quidditato in 5 milioni e 1[4 aveva il Consorzio giusta il contratto 21 Luglio 1877 il dovere di aprire le sue trattative colla Cassa di Risparmio, ed a condizioni pari dare ad essa la preferenza. Non ristette peraltro il Comitato dall'approfondare i suoi studî e le sue ricerche, e come lo attestano i verbali della sue sedute tenute colla Commissione dell'Assemblea, che si aveva associato, nessuna indagine tralasciò che potesse rischiarare utilmente l'argomento prima di devenire alla conclusione dell'operazione colla Cassa di Risparmio e cogli Istituti di Credito ad essa riuniti.

Fissato che il rimborso avrebbe luogo in qua-

rant' anni perchè in tal guisa le Provincie consorziate avessero a risentire minore l' aggravio il Comitato stipulò il Contratto 7 Agosto 1878 colla Cassa di Risparmio di Padova, la Banca Veneta di Depositi e Conti Correnti residente in Padova, la Banca Mutua Popolare di Padova e la Banca Popolare di Vicenza, mediante il quale assunsero il ricevimento delle sottoscrizioni e dei versamenti del Prestito che emette il Consorzio in nome suo proprio mediante pubblica sottoscrizione di L. 5,250,000.

Il Prestito viene emesso al suo valore nominale per cui entrano indiminute nelle Casse del Consorzio L. 100 per ogni L. 100 di valor nominale che viene emesso rimborsabile (in 40 anni secondo il piano nella tabella annessa ai programmi) al valore nominale, coll' interesse scalare del 5 1[2 per 0[0 con godimento 1. Aprile e 1. Ottobre netto da qualsiasi tassa.

Gli Istituti consorziati assumono insolidariamente l'obbligo di partecipare a L. 2,500,000, fisse al saggio del 100 per 100, ed alle condizioni generali, con che venivano estinte le cambiali da essi scontate al Consorzio in dipendenza al Contratto 21 Luglio 1877.

Gli Istituti assunsero tutte le operazioni inerenti al Prestito specificate nel Contratto suddetto, fra le quali fu esclusa ogni giacenza di cassa, mediante il correspettivo di Centesimi 65 per ogni 100 Lire risultanti dal saggio fissato per l' emissione.

Tutte le spese e tasse inerenti o dipendenti dal Contratto e dal Prestito furono assunte dal Consorzio.

Le altre condizioni sono contenute nel Programma a stampa.

Senonchè pel patto espresso nel Contratto 21

Luglio 1877 il Comitato erasi obbligato a continuare alla Cassa di Risparmio di Padova e agli Istituti ad essa consociati il mutuo cambiario di L. 2,500,000 per la durata di anni quattro al saggio del 6 per 0[0 ed ora per consolidare questo mutuo e proceder all' emissione totale del Prestito doveva stornare tale accordo appena trascorso il primo anno.

Se avesse dovuto compensare la Cassa di Risparmio e gli altri istituti del danno derivante dalla differenza fra lo sconto del 6 per 0[0 e quello del 5 1[2 derivante dal pattuito interesse per la durata di tre anni avrebbe dovuto esborsare L. 37500, ma mediante reciproci accordi il compenso fu ridotto a L. 35000, e in tal modo il Consorzio si liberava dal vincolo che presentava un assoluto impedimento al pronto consolidamento del debito cambiario; aggiungasi l' altro vantaggio pel risparmio della bollatura per la rinnovazione semestrale delle cambiali.

Mediante quindi il pagamento di questo premio dell' interesse del 5 1[2 per 0[0, delle spese e tasse inerenti, del graduale rimborso in quarant' anni il Consorzio è liberato dalla grave resposabilità che avrebbe avuto, qualora invece di cogliere il momento propizio si fosse mantenuto nella via del rinvenimento dei fondi con emissioni di boni. Se quella via era preferibile mentre gli erano incognite le risultanze finali dei suoi conti, non era più a tenersi quando per la durata di tre anni avesse dovuto scontare boni non più per la somma di due milioni e mezzo ma per quella di 5 1[4 e per ottenere i quali specialmente per la somma di milioni 2 3[4 non assicurati avrebbesi dovuto superare gravi difficoltà e pagare gravosi interessi.

Mentre pel periodo transitorio era riuscito a tenere alto ed impregiudicato il suo credito, ultimate le spese, conosciute le risultanze della costruzione, dell' armamento, dell' esercizio, la emissione di un Prestito era il mezzo più sicuro di rinvenire i fondi necessarî a dar termine all' impresa.

Aperta la sottoscrizione del Prestito al pubblico per L. 2,750,000, perchè li 2,500,000 erano assunti dalla Cassa Risparmio ed istituti consociati, questo in poche ore venne coperto dalle sottoscrizioni che raggiunsero la somma di L. 16,989,000, il che prova quanta fiducia inspiri il Consorzio ferroviario delle Provincie di Padova-Treviso-Vicenza.

Ridotto alla somma richiesta, la emissione corrisponde alla alienazione di rendita pubblica al prezzo di 79 ex coupons, assai vantaggioso, mentre nel giorno 7 Agosto la rendita aveva il corso di 81,25 il quale tenuto conto degli interessi maturati si riduce al 79,71 ex coupons prezzo che diminuiva notevolmente nei mesi successivi.

Il Consorzio delle Provincie per effetto di questa operazione durante i quarant' anni viene in media ad esser aggravato per interesse annuo rimborso e tasse del 7,03 per 0[0 (*) aggravio assai tenue se si pone a confronto con quelli assunti da altri corpi morali nella emissione dei loro Prestiti. Giova osservare pure che per le deliberazioni fondamentali dei Consigli Provinciali era dato facoltà al Consorzio di incontrare Prestiti di cui interessi ed ammortiz-

(*) Composto: Interessi ed Ammortizzazione 6,22
Tassa Ricchezza Mobile 0,75
Tassa Circolazione 0,06
7,03

zazione non superassero il 7 per 0[0 oltre le tasse e spese, mentre il carico gravitante le Provincie per questi oggetti non raggiunse che il 6,22 per 0[0.

Di due altre operazioni di credito provvisorie non ci accadde parlare, l' una, del 30 Dicembre 1877, mediante biglietto all' ordine per 400,000 lire rilasciato alla Società Veneta, ed estinto il 5 Ottobre prossimo passato; l' altra d' un conto corrente passivo colla Banca Popolare di Vicenza, apertosi il 9 Febbraio e chiuso e pareggiato il 18 Settembre prossimo passato con la somma di lire 229,277,18, capitale e interessi 6 per 0[0.

A queste come alle altre operazioni di credito provvisorie si dovette ricorrere nell' urgenza di far fronte ai pagamenti combinata colla opportunità di fare le operazioni di credito definitive nel modo e tempo migliori.

Ma come speriamo risulti chiaro, se d' uopo era tenerne parola distintamente, esse oramai non rappresentano un debito distinto. Il debito del Consorzio è tutto compenetrato nei due prestiti l'uno di nominali lire 9,000,000, l' altro di lire 5,250,000. E speriamo anche risulti evidente che nel tempo stesso, che questi due prestiti definitivi, e le stesse operazioni di credito provvisorie, mentre sono una prova luminosa della fiducia pubblica, hanno anche procurato i fondi necessari colle condizioni le meno onerose possibili.

Il Comitato ben rende grazie alle persone, che in ciò lo hanno coadiuvato e ben riconosce particolarmente quanto sia debitore all' illuminata e premurosa assistenza, consiglio, cooperazione della Commissione, che nell' Assemblea del 20 Giugno 1878

volle a sè aggiunta, e che ricusando l' Assemblea di procedere essa medesima a questa nomina, nominò il Comitato nelle persone del cav. Giacobbe Trieste per Padova, cav. Giuseppe Pasetti per Vicenza, cav. Leopoldo Piazza per Treviso.

Concorso dei Comuni e Contabilità

Ci è ben doveroso avvertire, che se il Consorzio Interprovinciale ha dovuto conchiudere le dette operazioni di prestito, l' ónere, che ne risulta a ciascuna delle tre Provincie si trova diminuito, non che dal sussidio comunque di sole 1000 lire per chilometro, e dal canone di manutenzione delle strade già provinciali da parte dello Stato, dal concorso dei Comuni maggiormente interessati. Era tra gli incarichi deferiti alle Commissioni Provinciali Ferroviarie dalle deliberazioni del 1872 l' accettare le garanzie già votate dai Comuni e di provocare le altre che fossero necessarie. Pel caso che qualche Comune si rifiutasse ad un congruo concorso, le Commissioni erano state anzi autorizzate ad adottare quelle misure di legge e di economia che credessero opportune tanto nella classe delle Stazioni, quanto per la forma ed ubicazione. Ed in proporzione delle garanzie assunte si dichiarava divisa fra le Provincie ed i Comuni così la proprietà delle ferrovie, come la compartecipazione degli utili, e trasmissibile il loro titolo come qualunque altro

titolo, salvi gli effetti di legge. Coll' Atto Fondamentale poi, essendosi formalmente costituito il Consorzio Interprovinciale, l' articolo settimo di esso provvide, che le tre Provincie avrebbero ritenuto ciascuna a proprio favore il concorso dei Comuni posti lungo le linee dai rispettivi Capiluoghi fino a Cittadella. Quelle di Vicenza e di Padova si sarebbero diviso in parti eguali il concorso dei Comuni tra Cittadella e Bassano. Al concorso votato dal Comune di Cittadella avrebbero compartecipato per una metà la Provincia di Padova, per due sesti la Provincia di Vicenza, e per un sesto quella di Treviso. Il concorso dei Comuni costituisce perciò un impegno dei Comuni medesimi verso le rispettive Provincie interessate, e va a sollievo del rispettivo loro ónere, mentre il Consorzio è costituito esclusivamente dalle tre Provincie, e il concorso dei Comuni non entra a far parte dei mezzi di cui può disporre. Pubblichiamo fra i documenti l' elenco dei Comuni che hanno annuito all' invito, colla rispettiva quota di concorso. La necessità tuttavia di assicurare così alle Provincie un sollievo dell' ónere rispettivamente assunto portava con sè un' alterazione in quella distribuzione delle Stazioni, che per altri riguardi avrebbe potuto convenire: come d' altronde non si è potuto esigere, come condizione *sine qua non*, un tale concorso, allorchè ci siam trovati di fronte a un prevalente interesse. Non ci occuperemo pertanto delle difficoltà, che praticamente si son presentate in causa di speciali dichiarazioni e voti, da cui si trovano accompagnate nelle varie deliberazioni dei Consigli Comunali la comune formola di concorso. Queste infatto rientrano nella

competenza di ciascuna delle tre Provincie, che per risolverle con uniformità di vedute ne hanno deferito la pertrattazione ad appositi delegati.

E con ciò rimane anche esaurito quanto più particolarmente concerne le Ferrovie Interprovinciali. Non crediamo abbisogni di speciale illustrazione il Regolamento di Contabilità, deliberato dall' Assemblea Consorziale in Vicenza il 13 Gennaio 1876 e che riproduciamo tra i documenti. Daremo ora ragguaglio di quanto particolarmente si riferisce alla Strada Ferrata Vicenza-Thiene-Schio. E riferiremo poscia in comune degli argomenti, che pei rapporti, che implicano, fra le strade Interprovinciali e la Strada Ferrata Vicenza-Thiene-Schio, dipendenti dalla Stazione di Vicenza, comune a quelle ed a questa, dall' Officina nella Stazione medesima, dall' unica Società di esercizio renderebbero oziosa una relazione distinta.

FERROVIA

VICENZA-THIENE-SCHIO

Deliberazioni del Consiglio Provinciale

Nella seduta 16 Febbraio 1869 dietro mozione del Consigliere Alessandro Rossi il Consiglio Provinciale esprimeva il voto che « udita la domanda dei Consiglieri Rossi e Tovaglia, agli studî per la compilazione del progetto della ferrovia da Padova a Bassano e da Treviso a Vicenza, fossero aggiunti anche quelli per l'altro tronco ferroviario da Schio per Thiene a Vicenza e ciò a spese dei Comuni interessati e con concorso della Provincia. »

L'incarico di questi studî venne demandato alla Commissione stessa che nella seduta del 9 Dicembre 1868 ne avea ricevuto l'incarico per le ferrovie interprovinciali, cioè, i Consiglieri Alessandro Rossi, Fedele Lampertico, Sebastiano Tessari.

La compilazione del progetto venne affidata al Deputato Ingegnere Breda che la assumeva gratuitamente, come avea assunto quella del progetto per le ferrovie Padova-Bassano, Vicenza-Treviso.

Compilato il progetto veniva questo presentato al Consiglio Provinciale il 22 Marzo 1870. Il Consiglio Provinciale non accolta una mozione sospensiva che avrebbe differito la deliberazione quando fosse seguita la concessione della ferrovia da Vicenza a Cittadella, approvò intanto, nonchè la spesa di compilazione del progetto, il progetto medesimo per la linea da Vicenza a Thiene. Quanto alla prosecuzione della linea da Thiene a Schio, il progetto

Breda contemplava che dovesse piegare verso tramontana per toccare il sito delle Garziere, dove una fermata avrebbe potuto offrire una qualche opportunità al movimento industriale della vicina Piovene e della vallata superiore dell' Astico. L' idea d' una stazione a Garziere avea però suscitato fin dalle prime una vivissima apprensione nel Municipio di Thiene, che dalle facilitate comunicazioni intravedea trasportato a Piovene una parte di quel commercio che affluiva sinora al mercato di Thiene. Ed il Consiglio Provinciale « in vista della domanda formalmente pórta dai Thienesi che la linea di Garziere tra Thiene e Schio fosse messa a concreto confronto colla linea retta fra i detti due punti » deliberava « che fosse illustrato il progetto con questa variante. »

Infatto, compilato dall' Ingegnere Foffani il progetto per la linea retta da Thiene a Schio, e considerato l' abbreviamento di strada (453 m.) l' economia della spesa (19087 lire) la maggiore facilità delle livellette, il Consiglio Provinciale il 22 Novembre 1871 approvava ad unanimità la variante.

Nella stessa seduta si dovette provvedere al completamento della Commissione Ferroviaria, poichè il Senatore Rossi avea dichiarato che rinunciando all' Ufficio di Consigliere Provinciale si considerava cessato dal farne parte, e dai corsi interessamenti e carteggi era sorta la persuasione, che non desisteva da tale dichiarazione.

Deferita al Presidente la nomina venne chiamato a formar parte della Commissione il Consigliere Antonio Toaldi.

Non abbiamo che riferirci a quanto abbiamo già

esposto per le ferrovie interprovinciali sulle trattative che hanno condotto al Convegno colla Società Veneta di Costruzioni, in data di Padova 8 Settembre 1872, ed in seguito agli accordi di Recoaro 24 Agosto.

La sola differenza che s' introdusse nei riguardi della ferrovia Vicenza-Thiene-Schio concerne la composizione del treno che attese le maggiori pendenze veniva stabilito in un numero minore di veicoli.

Dalla relazione la quale va unita alle proposte della Commissione Interprovinciale e della Commissione Provinciale al Consiglio Provinciale di Vicenza nella seduta 29 Novembre 1872 risulta che accuratamente si era preso in esame il progetto di una ferrovia economica a binario ridotto, che particolarmente in ordine alla ferrovia Vicenza-Schio era stato autorevolmente ed ampiamente propugnato in una pubblicazione del Senatore Alessandro Rossi, intitolata al Consiglio Provinciale di Vicenza (Padova-Prosperini 1872).

Il movimento che la prosperità sempre crescente delle industrie di Schio e della Valdastico ci facea ripromettere e che in fatto non fu minore delle previsioni, fece animo alla Commissione di proporre anche per la linea Vicenza-Thiene-Schio una ferrovia ordinaria. E nella seduta 29 Novembre 1872 il Consiglio Provinciale nel tempo stesso che deliberava definitivamente la spesa delle strade ferrate interprovinciali, approvava il Convegno seguito in Padova il 7 Novembre per la costruzione ed esercizio della ferrovia Vicenza-Thiene-Schio e deliberava di sostenere le spese mediante un prestito non maggiore di lire 2,500,000, al cui servizio il Con-

siglio Provinciale concorreva con una garanzia di lire 100,000, nelle forme e condizioni come si era deliberato per la spesa occorrente per le ferrovie interprovinciali.

La Commissione eletta dal Consiglio e composta dei Consiglieri Lampertico, Tessari, Toaldi ebbe gli stessi incarichi della Commissione Interprovinciale, e tra questi l'incarico concernente il concorso dei Comuni.

I quali impegni dei Comuni, di Vicenza per annue lire 12,000 (deliberazione Consigliare 21 Novembre 1872), di Dueville per annue lire 2000 (deliberazione 8 Dicembre), di Thiene per annue lire 12,000 (deliberazione 27 Dicembre), di Schio per annue lire 16,000 (deliberazione 21 Novembre), vennero anche ridotti a forma contrattuale coll' atto pubblico 8 maggio 1873.

Veniva il 21 Giugno 1873 firmata la Convenzione collo Stato per la concessione della ferrovia, e questa coll' unito capitolato conseguiva l' approvazione del Consiglio Provinciale il 27 dello stesso mese. Sopra proposta del Consigliere Berti si fece però riserva che dovesse riproporsi al Consiglio l' approvazione del piano economico per le modificazioni che avrebbe subìto quando non si fosse ottenuta la concessione delle altre ferrovie.

Erano appunto quei giorni in cui si era discussa la legge per la concessione delle strade ferrate complementari e che proposta come legge di massima venne nel corso della discussione, tramutata in una legge speciale per determinate ferrovie, tra le quali si indicava espressamente anche la strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio.

Emanata la legge in data 29 Giugno, il 20 Agosto successivo venne in conformità alla legge medesima nominato dal Consiglio Provinciale il Comitato Permanente, e vennero chiamati a formarne parte gli stessi che già formavano la Commissione.

Il Decreto Reale di concessione della ferrovia Vicenza-Thiene-Schio venne pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 2 Gennaio 1874, ed il 2 Febbraio scadeva il termine entro cui doveasi dare la cauzione definitiva, sotto pena di decadenza dalla concessione. Il Comitato pertanto nella seduta del 20 Gennaio sottoponeva al Consiglio le relative proposte, insieme a quelle concernenti l' alterazione di spesa quando non fosse superata la opposizione della Società Ferroviaria dell' Alta Italia per la ferrovia Vicenza-Treviso. Il Consiglio Provinciale però, sopra mozione Tessari, dichiarandosi « sicuro che l' esito dell' arbitrato non potesse riuscire che favorevole alla ferrovia Vicenza-Cittadella-Treviso, » stimava che non fosse allora del caso di riformare il piano economico per la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio e limitava la sua deliberazione ad autorizzare la Deputazione Provinciale a fornire al Comitato ferroviario i mezzi per la cauzione definitiva, che fu effettivamente prestata col deposito di cartelle del debito pubblico per l' importo complessivo dell' annua rendita di lire 20,700.

Approvato con Decreto 27 Luglio 1874 il progetto di dettaglio, entro un mese dalla data di esso doveansi cominciare i lavori di esecuzione: essendosi dal Comitato ferroviario chiesta una proroga, si ebbe dal Ministero in risposta ch' esso soltanto acconsentiva a tenere sospeso per tutto il Settembre

gli atti per la devoluzione allo Stato della metà della cauzione prestata per la concessione, e ciò a termini dell' art. 250 della legge sui lavori pubblici.

Sarebbe stato certamente desiderabile di poter cominciare contemporaneamente i lavori della ferrovia Vicenza-Thiene-Schio e delle ferrovie interprovinciali, ma poichè l' esecuzione dell' una non si poteva ritardare senza esporre la Provincia a grave perdita, e necessariamente, in causa dell' opposizione della Società Ferroviaria dell' Alta Italia dovea diferirsi l' esecuzione delle altre, dovette il Comitato sottoporre al Consiglio Provinciale quelle proposte che in ogni eventualità mantenessero quella inscindibilità d' interessi che si avea sempre avuto di mira.

Ed invero una delle ragioni precipue per cui la ferrovia di Vicenza-Thiene-Schio si è condotta per Dueville è stata precisamente quella di facilitare la comunicazione con Bassano mediante una ferrovia che da quel punto proseguisse a Bassano per Marostica, quando fossero stati insuperabili gli ostacoli per la congiunzione di Vicenza e Bassano per Cittadella. Ciò si era espressamente accennato nella relazione al Consiglio Provinciale 22 Marzo 1870, a cui si richiamava la relazione 20 Gennnaio 1874 nell' occasione della cauzione per la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio.

Per queste considerazioni il Consiglio Provinciale nella seduta 22 Settembre 1874 approvava la proposta del Comitato Permanente sia in ordine ai provvedimenti esecutivi, che ormai più non potevano ritardarsi per la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio sia per assicurare in ogni caso la costruzione di

una ferrovia da Vicenza a Bassano. Venne quindi deliberato il seguente ordine del giorno, come era proposto dal Comitato, con qualche emendamento di dizione diretto a darvi maggior carattere di affermazione, e proposto dal Consigliere Berti:

« Il Consiglio Provinciale conferma ad ogni « buon fine l'impegno della ferrovia di congiunzione « Vicenza-Bassano mediante la linea consorziale per « la cui effettuazione la Provincia di Vicenza man- « tiene altamente i suoi diritti, nè dubita che sieno « disconosciuti; e per ogni non temibile evento « s' impegna sin da ora alla costruzione della dira- « mazione contemplata nella relazione della Commis- « sione al Consiglio Provinciale 22 Marzo 1870. « Dà facoltà alla Deputazione Provinciale di conchiu- « dere il prestito di lire 2,500,000 approvato per la fer- « rovia Vicenza-Thiene-Schio dal Consiglio nel 20 « Novembre 1872, sia mediante un Istituto di cre- « dito, sia direttamente, e sempre tenuto fermo che « l' annualità comprese le quote d' ammortamento in « 40 anni, non superi il 7 per 0[0 oltre le spese. « Ed abilita il Comitato ferroviario a prendere in « concorso della Società Veneta e previa omologa- « zione della Deputazione Provinciale i provvedi- « menti necessarî per la esecuzione dei lavori.

Riservandoci di riferire a suo luogo la deliberazione 30 Dicembre 1875 concernente la determinazione delle norme pel collaudo e pagamento finale dei lavori della ferrovia, quella 15 Marzo 1876 per la approvazione della Convenzione per la servitù d' uso del tratto comune colla linea della Società Ferroviaria dell' Alta Italia, e finalmente quella 5 Ottobre 1877 concernente il Regolamento del

Comitato, ci accade quì di parlare di un' altra deliberazione del Consiglio Provinciale 11 Febbraio 1875 concernente la Stazione di Thiene. Stimiamo inutile di riandare le pertrattazioni cui diede luogo la ubicazione di quella stazione, e senza più riproduciamo l' ordine del giorno proposto dal Consigliere Marzotto e deliberato dal Consiglio:

« Visto che l' interesse della Provincia è di fare la strada più breve e meno dispendiosa;

« Visto che ciò coincide col desiderio del Con-
« siglio Comunale di Thiene e nell' interesse del Co-
« mune di Schio;

« Visto che fissando la stazione in altro punto
« si renderebbe incerto il concorso del Comune di
« Thiene e certamente si avrebbe una lite.

« Si delibera che la stazione venga fissata di fronte
« alla strada Caprara, come desidera il Consiglio Co-
« munale di Thiene, preso atto della dichiarazione
« del Sindaco che sarà costruita una comoda strada
« di circonvallazione.

Comitato Ferroviario

Come abbiamo accennato, in conformità all' articolo 9 della legge 29 Giugno 1873, anche per la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio si è costituito un apposito Comitato ferroviario.

Per la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio, tuttavia

non era stato d'uopo di costituire un consorzio, essendo sola concessionaria la Provincia. L'obbligo assunto dai Comuni di Vicenza, Dueville, Thiene, Schio di concorrere nella spesa ha bensì dato origine a rapporti contrattuali fra la Provincia e i Comuni, ma non già dato origine ad un vero Consorzio, come d'altronde abbiamo avvertito quanto ai Comuni, che hanno concorso alla ferrovia Padova-Bassano, Vicenza-Treviso, che sono del pari rimasti estranei al Consorzio dovutosi costituire nei riguardi delle tre Provincie. Non essendovi quindi luogo a costituire quella Rappresentanza autonoma che la legge prescrive quando si tratti di un Consorzio, la istituzione di un Comitato era sempre coordinata al principio generale di legge per cui l'Amministrazione della Provincia risiede nel Consiglio Provinciale e nella Deputazione Provinciale. Limitandosi quindi il Comitato a iniziare ed eseguire, le deliberazioni, che pel Consorzio la legge espressamente demanda alla apposita Assemblea, rimasero nella piena e assoluta competenza del Consiglio Provinciale. Conseguentemento, e come abbiamo veduto, il Contratto colla Società Veneta, per deliberazione del Consiglio Provinciale 22 Settembre 1874, venne bensì devoluto al Comitato, ma fatta espressa riserva di previa omologazione della Deputazione Provinciale.

Parimenti e colla stessa deliberazione venne deferita alla Deputazione Provinciale la conclusione del Prestito di L. 2,500,000.

Parimenti vennero dal Consiglio Provinciale nella seduta del 30 Dicembre 1875 deliberate le norme pel collaudo e dalla Deputazione Provinciale conchiusi i successivi prestiti.

Progetto di dettaglio, Contratto colla Società Veneta, Sorveglianza del lavoro

In conformità dei progetti di massima già deliberati dal Consiglio Provinciale, venne compilato dall'Ingegnere Federico Gabelli il progetto definitivo 4 Febbraio 1874, che conseguiva l'approvazione del Ministero col Decreto 27 Luglio dell'anno stesso. In seguito di che, intervenuta nella seduta 22 Settembre dell'anno stesso la deliberazione del Consiglio Provinciale concernente i provvedimenti esecutivi, venne il 2 Ottobre stipulato tra il Comitato e la Società Veneta regolare contratto in cui la Deputazione Provinciale desiderò s'introducessero alcune modificazioni e schiarimenti. Vennero perciò in data 24 Ottobre stipulate le conseguenti rettificazioni, restando così da parte della Deputazione Provinciale debitamente omologato il contratto medesimo.

Essendo perciò venuto il momento di por mano all'opera, il sindacato riservato dall'art. 23 del Contratto al Comitato ferroviario, venne deferito dal Comitato con deliberazione 25 Ottobre all'ingegnere cav. Sebastiano Tessari.

Da parte dello Stato era stato nominato a Regio Commissario il cav. Ing. Beroaldi Capo del R. Ufficio del Genio Civile

Descrizione sommaria del lavoro

La linea Vicenza-Thiene-Schio partendo dalla Stazione di Vicenza si mantiene per metri 1126,23 sulla sede attuale dell' Alta Italia, distaccandosi a m. 186 verso Padova dalla spalla sinistra del ponte sul Bacchiglione, corre con lunghi rettifili fino a Thiene toccando la borgata di Dueville; con una curva alquanto risentita si dirige verso Schio, mantenendo intieramente gli andamenti che erano segnati nel progetto di massima.

La misura esatta della linea all' atto della costruzione essendosi trovata oltre a m. 300 eccedente quella segnata nei progetti (desunta dalle mappe censuarie, affine d' evitare danni alle campagne che avrebbero sensibilmente aumentata la spesa pegli studii), leggiere modificazioni avvennero nelle livellette pelle quali mantenute le altezze estreme ai punti corrispondenti in planimetria alle indicazioni di progetto diminuì di qualche cosa la pendenza unitaria. Così il limite massimo segnato al 15 p. 0[0 nel tratto del grand' argine sotto Thiene discese al 14,80 e 14,82. Differenze di minore entità si riscontrano nei tratti fra Vicenza e Dueville onde in massima può dirsi che anche pell' altimetria fu intieramente seguito quanto stabiliva il progetto.

Modificazioni sensibili avvennero nei provvedimenti per attraversamenti di acque e strade (ponti,

tombini, passaggi a livello ecc). Furono in parte determinati dalla più perfetta conoscenza delle condizioni di fatto, in parte da più precisa determinazione dei diritti della provincia, dei comuni e dei proprietarii.

Le approvazioni dei progetti erano infatti subordinate ad intelligenze da prendersi ed a soddisfazione de' diritti da accordare ai proprietarii dei terreni, come agli utenti o proprietarii o delegati alle sorveglianze di acque e strade. Così avvenne che per parte della provincia e dei comuni fossero richiesti aumenti di passaggi a livello conceduti nel minor numero possibile, fosse voluta la diminuzione dei limiti di pendenza nelle rampe, l' abbassamento della strada Provinciale per aumentare l' altezza fra la carreggiata e le travate del cavalcavia di Thiene, fosse pretesa in base alla Legge sui Lavori Pubblici la conservazione di parecchi piccoli corsi d'acqua, che pel progetto avrebbero dovuto essere allacciati e scaricati a mezzo d' un unico manufatto. Non fu ommessa cura per riguadagnare le maggiori spese imposte dalla soddisfazione dei diritti accennati. Si soppressero dove ne parve la possibilità fabbricati e manufatti, si adottarono più economici sistemi di costruzione quando ogni volta il progetto l'avesse permesso. Venne per tal modo soppresso il grosso manufatto pell' attraversamento della palude di Dueville sostituendolo con un semplice drenaggio; vennero costruiti in muratura i ponti sulla Rostona e sulla Rosola; fu sostituito un manufatto aderente alla spalla del cavalcavia di Thiene al manufatto isolato considerato dal progetto.

Per converso fu sostituito un manufatto sotto a

due binarii sulla strada Rovere alle rampe prima progettate, un altro manufatto con rampe discendenti al passo a livello sulla strada Rozzampia; fu portato a m. 7 da 5 che era, il cavalcavia in ferro sulla strada provinciale presso Thiene; fu ridotto ad una luce sola il manufatto sul Timonchio, prima progettato in due luci; fu provveduto a valide difese a monte ed a valle di ponti sopra torrenti che avrebbero minacciato la stabilità delle costruzioni di spalle ed ali; furono eseguite platee per garanzia delle murature negli attraversamenti dei torrenti più impetuosi. Tutti i tipi dei manufatti speciali e normali furono rimessi per le approvazioni a chi di diritto.

Pelle stazioni di Dueville, Thiene e Schio furono redatti appositi tipi sommettendoli all' approvazione del Governo, che impose sviluppi di binarii e disposizioni diverse da quanto importassero i progetti.

Pei fabbricati passaggeri fu proposto di adottare i tipi normali ammessi pelle costruzioni delle Ferrovie Meridionali, perciochè il Governo negando approvazione ai tipi di progetto aveva consigliato l'adozione dei tipi suggeriti dall'esperienza. Ma anche a questi convenne apportare aggiunte onde provvedere in limite di sufficienza agli alloggi del personale; le aggiunte furono eseguite in base a particolari accordi. Alla stazione di Dueville venne costruito un Rifornitore di metri cubi 25; tale disposizione essendo particolarmente consigliata dalla perfetta qualità delle acque in quel punto.

Alle stazioni di Thiene e Schio nelle quali fu ridotto in minori dimensioni e più logica disposizione il magazzino pelle merci fu aggiunta una tet-

toia scoperta resa necessaria dalla qualità dei traffici. Alla stazione di Schio il Ministero volle aggiunto alla rimessa macchine, un locale pell' Officina di piccole riparazioni. Forse può ora questa aggiunta comparire superflua per l' esistenza dell' Officina di riparazioni a Vicenza, ma nulla intorno a questa era stabilito quando provvedevasi alla costruzione della ferrovia Vicenza-Thiene-Schio. Fu pure costruito un magazzino per carbone e materiale d'armamento non considerato dal primitivo progetto.

In seguito a proposta di partecipazione del lanificio Rossi per Lire 8000 nella spesa fu aggiunto un magazzino pel servizio di merci soggette a vincoli doganali, migliorando così le condizioni del servizio.

L' attacco a Bertesina al punto in cui avviene la biforcazione della ferrovia Consorziale Vicenza-Treviso dalla ferrovia Vicenza-Thiene-Schio convenne provvedere ad un disco di segnalamento.

Nelle stazioni di Thiene e Schio fu provveduto con piattaforme al servizio delle merci di 5 classe pel quale mancavano particolari provvedimenti nel progetto. In onta ai diversi lavori dimostrati necessari all' atto delle costruzioni in più dei preventivati, le costruzioni cui fu dato mano nel Gennaio 1875 trovaronsi compiute in modo da permettere l' apertura all' esercizio col giorno 6 Settembre 1876, essendo così decorso un tempo di mesi 19 dal principio al termine dei lavori.

Le prove di stabilità dei ponti metallici sortirono un esito soddisfacente, essendo per tutti rimasta la freccia di prova al disotto dei limiti ammessi dal Ministero.

Prestiti

Il Consiglio Provinciale di Vicenza nella seduta 22 Settembre 1874 autorizzava la Deputazione Provinciale a conchiudere il prestito di due milioni e mezzo per la ferrovia Vicenza - Thiene - Schio sia mediante un Istituto di credito, sia direttamente, e sempre tenuto fermo che l' annualità, comprese le quote d' ammortizzazione in 40 anni, non superi il 7 per 0[0 oltre le spese.

Sopra proposte del Comitato ferroviario Provinciale la Deputazione considerando che non tutta la somma dei due milioni e mezzo era urgentemente necessaria, ma quella soltanto occorrente a provvedere i lavori di costruzione dell' argine ferroviario, concretò il programma di prestito per 16,000 obligazioni da L. 100 cadauna, da emettersi al sàggio di Lire 85, fruttanti Lire 5 annue al netto da qualsiasi tassa ed imposta presente ed avvenire.

Pel collocamento di queste 16,000 obbligazioni stipulò il contratto 2 Dicembre 1874 colla Banca Popolare, la quale assunse l' obbligo di ricevere le sottoscrizioni, come pure i versamenti e la successiva gestione del prestito per tutta la sua durata di anni 36, per il correspettivo del 2 per 0[0 sull' importo effettivo delle obbligazioni realmente sottoscritte.

Il Prestito fu immediatamente coperto, e l' importo effettivamente introitato fu di Lire 1,360,000.

Non occorre dimostrazione per convincersi che in relazione al corso della rendita in quell' epoca la Provincia ha concluso un affare vantaggioso, specialmente se si tenga conto di quelli che in quel torno di tempo conclusero altre Provincie e Comuni.

Le spese di questo Prestito nel loro complesso rimasero al disotto del 7 per 0[0, limite fissato dal Consiglio Provinciale, se si tenga conto del minor numero d' anni al confronto del quarantesimo che era stato fissato dal Consiglio.

Non è a dirsi, perchè già è notissimo, che il valore di queste obbligazioni subito dopo che furono poste in giro salì ben al disopra del prezzo di emissione e si conservò poi sempre così elevato (Lire 95 e più) ad onta della emissione dei successivi Prestiti della Provincia di Vicenza e di quelli del Consorzio Interprovinciale.

Progrediti i lavori di costruzione dell' argine ferroviario bisognava pensare a provvedere i fondi necessarii per pagare il materiale d' armamento che le fabbriche stavano per spedire sulla nostra linea. La Deputazione Provinciale allora, valendosi dell' autorizzazione già avuta dal Consiglio Provinciale, ed incoraggiata dall' esito fortunato dal prestito precedente, provvide alla emissione di N. 2682 obbligazioni da Lire 500 nominali ciascuna, al prezzo di Lire 425, che corrisponde al saggio dell' 85 per 0[0, fruttanti cadauna Lire 25 annue al netto da qualunque tassa ed imposta presente ed avvenire.

Il servizio puntualissimo della Banca Popolare pel prestito di Prima Emissione tolse ogni dubbio alla Deputazione Provinciale sulla convenienza di rivolgersi alla Banca stessa anche pel collocamento e

gestione di queste 2682 obbligazioni. Difatti pel Contratto 14 Aprile 1875, l' importo totale di questo Prestito complementare venne tosto coperto dalla Banca Popolare, la quale assunse e l'emissione ed il servizio per tutta la durata d' anni 36 senza verun correspettivo.

L' effettivo introito di questo Prestito fu di Lire 1,140,000.

Anche a questa emissione il pubblico fece buon viso in modo che la Banca potè senza ritardo collocare con suo vantaggio buona parte delle obbligazioni stesse, le quali poi salirono al livello stesso delle obbligazioni del prestito precedente e vi si mantennero e vi si mantengono.

Le molteplici cause, che nel corso di questa relazione trovano illustrazione, e giustificazione, determinarono l' insufficienza dei due milioni e mezzo dapprima accordati dal Consiglio Provinciale.

Fu allora che si dovette provocare dal Consiglio Provinciale una provvista di nuovi fondi, perchè i lavori ferroviarii stavano per giungere al termine e la cassa era esausta. E poichè era necessario che l' Amministrazione Provinciale facesse fronte a qualche altro suo impegno di natura diversa da quelli delle ferrovie, il Consiglio Provinciale autorizzò un altro Prestito per Lire 750,000 nominali in maniera che il carico della Provincia non superasse il 7 per 0[0 per 35 anni.

Migliorate le condizioni del credito la Deputazione Provinciale concretò la emissione di 750 obbligazioni da Lire 1000 nominali ciascuna, al prezzo di Lire 920, equivalente al saggio del 92 per 0[0 fruttanti annue Lire 50, al netto da tassa

di ricchezza mobile e da qualsiasi imposta presente ed avvenire.

Anche per queste obbligazioni si è trovato il collocamento presso la Banca Popolare di Vicenza, riservandone un certo numero a favore di quegli Istituti di Beneficenza, che avendo disponibile qualche somma intendessero investirla in questo Prestito; e col contratto 27 Gennaio 1877, fu affidato alla Banca stessa l' emissione ed il servizio per tutta la sua durata di anni 35 senza alcun correspettivo.

Per questo prestito affluì in cassa un effettivo importo di Lire 690,000. Senonchè una grossa parte di questa somma essendo stata rivolta a supplire ai rimborsi e ai bisogni della cassa provinciale (per Lire 500,000 circa) un nuovo prestito si chiarì necessario al doppio scopo di soddisfare intieramente alle spese della ferrovia, e di provvedere l' Amministrazione provinciale dei fondi occorrenti a far fronte ad altre intraprese.

Il Consiglio Provinciale nella seduta 17 Luglio 1878 ne accordò l' autorizzazione per l' importo nominale di Lire 1,400,000 prescrivendo che l' operazione fosse combinata in modo che la passività della Provincia non avesse a superare il 7 per 0[0 per 35 anni sull' introito effettivo.

Il valore delle obbligazioni dei Prestiti Provinciali precedenti si conservava pur sempre ad una misura elevata, ma un qualche indizio di ribasso erasi scorto in quel torno di tempo in modo che, anche tenuto conto del credito pubblico, delle notizie allora circolanti, della probabile e vicina emissione d' un Prestito Interprovinciale, non era consi-

gliabile l' esporre senz' altro alla pubblica sottoscrizione la nuova emissione di titoli provinciali.

La Deputazione Provinciale anche questa volta si rivolse fiduciosa alla Banca Popolare da cui nelle precedenti operazioni finanziarie avea avuto valido aiuto, e potè concludere un' utile combinazione, in ispecial modo ove la si consideri subordinatamente alle cose predette.

Fu stabilita l' emissione di 1400 obbligazioni da Lire 1000 cadauna nominali, fruttanti il 5 per 0[0. Fu fissato il saggio d' emissione al 95 p. 0[0 sul valor nominale, e ritenuto che la sottoscrizione pubblica starebbe aperta dal 1 al 9 Agosto 1878, la Banca assunse di coprire e garantire del proprio tutta la parte del prestito che non fosse stata impegnata colla pubblica sottoscrizione a tutto il giorno 9 suddetto. Unico correspettivo alla Banca fu determinato nell' uno per cento di sconto sulla parte che essa avesse dovuto coprire del proprio.

Vennero coperte dalla pubblica sottoscrizione 702 obbligazioni, le altre 698 dall' impegno contrattuale della Banca popolare, e la Provincia per questa operazione ebbe l' effettivo incasso di Lire 1,323,020.

Qual sia l' ammontare nominale di queste serie di prestiti; quanta parte ne abbiano assorbita le costruzioni ed accessori; quanta disposta a favore della Provincia, o abbisognata a supplire ai disagi e alle spese delle operazioni finanziarie, sarà rilevato nel seguito.

Regolamento

Come già abbiamo avvertito, la condizione del Comitato per la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio verso il Consiglio Provinciale corrisponde a quella che nel Consorzio Interprovinciale il Comitato ha verso l' Assemblea Consorziale. Non era necessaria pertanto la compilazione d' un apposito regolamento fino a che si trattava di deliberazioni o di provvedimenti, che emanavano dal Consiglio Provinciale e si demandavano nell' attuazione alla Deputazione, non uscivano quindi dalla competenza normale dell' amministrazione della Provincia. Bensì poichè per la strada ferrata sussiste per disposizione di legge un Comitato apposito, a cui son devolute più specialmente le incombenze di interesse ferroviario, parve opportuna la compilazione di un Regolamento, che sistemasse particolarmente i rapporti fra la Deputazione Provinciale ed il Comitato, ponendo in corrispondenza le mansioni, che per legge spettano alla Deputazione per quanto concerne in generale gli interessi della Provincia, e le mansioni che restavano affidate al Comitato per quanto concerne la ferrovia.

È questo il regolamento approvato dal Consiglio Provinciale il 5 Ottobre 1877.

Al Comitato spettano in generale le mansioni concernenti il buon andamento della ferrovia, riser-

vata però alla Deputazione Provinciale l' approvazione degli orari e tariffe, e la risoluzione, in quanto non entri nella competenza del Consiglio, d' ogni vertenza colla Società esercente. Alla Deputazione Provinciale spettano, non che gli atti e pareri, riservati in via ordinaria al Consiglio, e devoluti alla legge nei casi d' urgenza, la approvazione, come abbiam detto, degli orari e tariffe, la risoluzione, nei limiti di sua competenza, delle dette vertenze amministrative, economiche, e contabili, ed infine la presentazione al Consiglio, anche con proprio rapporto, di tutto quello, di che vien riservata al Consiglio la comunicazione ed approvazione. Vuolsi più specialmente ricordare i conti preventivi e consuntivi dell' azienda, gli atti di collaudo dei lavori e i resoconti della gestione dell' esercizio.

FERROVIE INTERPROVINCIALI

E

VICENZA-THIENE-SCHIO

Tratto e Stazioni comuni colla Società Ferroviaria dell' Alta Italia.

Fra le condizioni a cui il Ministero ha vincolato l'approvazione dei progetti di dettaglio si prescriveva che le nuove linee ferroviarie dovessero entrare nelle stazioni di Vicenza, Treviso e Padova mediante binarii proprii indipendenti da quelli delle linee appartenenti alle Società Ferroviaria dell' Alta Italia.

Non male però ci siamo apposti intorno alla necessità di mettere questa condizione in relazione ed in corrispondenza coll' articolo 21 del Capitolato annesso alla Convenzione 19 Novembre 1873, pel quale l' uso comune dei tratti di ferrovia in prossimità delle stazioni della Società Ferroviaria dell' Alta Italia non è già interdetto, ma solamente subordinato agli opportuni concerti colla Società medesima.

È bensì detto nel Capitolato che di tale facoltà non avrebbe potuto valersi il Consorzio, se non quando non fosse possibile di entrare nelle stazioni stesse mediante binarii proprii ed indipendenti, ma gravissime difficoltà tecniche ed un eccessivo dispendio ci mettevano appunto nella più assoluta necessità di approfittare della facoltà riservataci dall' Atto di Fondazione. Ed infatti il Ministero con nota 15 Giugno 1875 consentiva con noi, che non

si trattasse già di una impossibilità assoluta, ma relativa, cosicchè esso medesimo dichiarava, che la condizione apposta al Decreto di approvazione non avrebbe trovato la sua applicazione, quando il Consorzio avesse posto in essere anche solo la impossibilità relativa.

D' uopo era, che il Consorzio entrasse perciò in accordi colla Società Ferroviaria dell' Alta Italia, e quì pure si trovò di fronte a gravissime difficoltà, non già dipendenti da mal volere di niuno, ma insite alla natura stessa delle cose. Le difficoltà, che sarebbero provenute dall' ostilità della Società Ferroviaria dell' Alta Italia, vennero risparmiate al Consorzio fino da quando ancor prima di essere vinta dall' arbitrato, avea tale ostilità ceduto il campo a reciproche disposizioni d' accordo. Ma rimanevano le difficoltà inerenti all' ubicazione stessa delle stazioni di Padova, Treviso, Vicenza, appartenenti alla Società Ferroviaria dell' Alta Italia e delle quali ci era d'uopo di approfittare. L' ingegnere Gabelli per la Società Veneta vi dedicò i più pazienti e industri studii; mediante il concorso dell' ingegnere Porra, come nostro consulente, e mediante le buone disposizioni di tutti, in una riunione, che ebbe luogo a Milano il 20 Luglio 1876, i piani delle stazioni si poterono concordare, ed in guisa che come si era già concordato per la ferrovia Vicenza - Thiene-Schio il servizio così pei passeggeri come per le merci vi sia fatto anche per le ferrovie interprovinciali dalla Società Ferroviaria dell' Alta Italia.

Era in antecedenza seguito, il 22 Marzo di quell' anno 1876, un convegno colla Società Ferroviaria dell' Alta Italia così per la strada ferrata Vicenza-

Thiene-Schio come per le ferrovie Interprovinciali, col quale la Società Ferroviaria dell' Alta Italia ha concesso alla Provincia di Vicenza e al Consorzio l' uso del corpo di strada della metà del ponte sul Retrone presso la stazione di Vicenza sino al punto in cui dalla ferrovia dell' Alta Italia si stacca il tronco comune alla ferrovia Vicenza-Thiene-Schio ed alle ferrovie del Consorzio Interprovinciale. Per questo servizio d' uso veniva stipulato annualmente alle ferrovie dell' Alta Italia l' interesse del 6 per 0[0 sul capitale rappresentato dalla metà del corpo stradale, e determinato l' interesse medesimo in un annuo canone di lire 22,000. Venia inoltre stabilita una revisione della convenzione in relazione al canone quando le ferrovie dell' Alta Italia costruissero sulla linea Padova-Vicenza il secondo binario. Questa convenzione stipulata in Milano con atto pubblico il 22 Marzo 1876, era stata approvata dall' Assemblea in Padova il 26 Febbraio, dal Consiglio Provinciale di Vicenza il 15 Marzo, ed avea conseguito la approvazione Governativa, come da nota 10 Febbraio del Commissario Governativo Straordinario presso le ferrovie dell' Alta Italia diretta al Presidente del Consiglio di Amministrazione della Società Ferroviaria dell' Alta Italia, e comunicata al Comitato Interprovinciale con nota 24 Febbraio dell' Ingegnere Capo della manutenzione e dei lavori delle ferrovie dell' Alta Italia.

Successivamente il 20 Aprile dello stesso anno seguì un preliminare accordo fra la Direzione delle ferrovie dell' Alta Italia, e il Comitato Ferroviario Vicenza-Thiene-Schio pel servizio nella stazione di Vicenza e fitto d' aree. Ed in base a tale accordo fra

il cav. ing. Lodovico Gelmi per le ferrovie dell' Alta Italia, e il comm. ing. Filippo Mari per la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio si è stipulata il 2 Settembre la convenzione che venne approvata dal Ministero il 22 Gennaio 1877. Mediante poi l' accordo seguito in Milano il 16 Marzo di detto anno 1877 si è similmente provveduto che un apposito delegato delle ferrovie dell' Alta Italia ed un delegato del Consorzio devenissero alla sistemazione del servizio comune nelle frazioni di Padova e di Treviso, come pure in relazione alla ferrovia Vicenza-Treviso nella stazione di Vicenza, come in questa era già in corso per la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio. Ed in fatto il servizio comune venne nelle tre stazioni attivato, comunque sul canone non si riuscisse ad intendersi. La determinazione del canone ha del resto formato téma dei più recenti accordi, di che ci riserviamo parlare più avanti, come d' altronde i due Comitati Ferroviarii d' accordo colla Deputazione Provinciale non omisero anche prima d' ora e non ometteranno di provocare una revisione della Convenzione 22 Marzo 1876 in relazione all' ammontare del canone, anche indipendentemente dal secondo binario per la ferrovia Padova-Vicenza.

Intorno alle stazioni comuni colle ferrovie dell' Alta Italia ed ai detti accordi, i revisori del Conto Consuntivo 1877 hanno sollevato alcune domande a cui nella relazione fatta all' Assemblea di Treviso il 20 giugno a. c. venne data esauriente risposta. Quì la riproduciamo.

Si richiamano i Revisori alla convenzione 2 Settembre 1876 fra l' amministrazione delle ferrovie della Società Ferroviaria dell' Alta Italia ed il Comi-

tato permanente per la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio per l'uso promiscuo della stazione di Vicenza.

Ivi è detto, all'art. 25, che le imposte sui terreni e fabbricati, che gravitano sui terreni e fabbricati (concessi in affitto) saranno a carico della Società Veneta.

Chiedono perciò i Revisori, come queste imposte siamo noi a pagarle?

La convenzione, a cui i Revisori si richiamano, è intervenuta fra l'Ing. L. Gelmi, per la Società delle Ferrovie dell'Alta Italia, e l'Ing. F. Mari per il Comitato permanente della Ferrovia Vicenza-Thiene-Schio. Essa contiene un duplice ordine di accordi: quelli concernenti l'esercizio nelle sue relazioni con quello della Società Ferroviaria dell'Alta Italia, e quelli concernenti la cessione di aree e fabbricati. La sua influenza sui rapporti nostri colla Società Veneta è di natura sua e per necessità di cose subordinata al contratto 17 Aprile 1875 che regola i rapporti fra la Società Veneta e noi. Le aree e fabbricati, ceduti dalla Società Ferroviaria dell'Alta Italia, non possono quindi esser soggetti, che alla stessa sorte di tutte le altre aree e fabbricati: e perciò anche sopra di questi fabbricati ed aree l'imposta di proprietà ricade sul Consorzio. L'espressione adoperata quì, come altrove nella convenzione stessa e in altri atti, non fa che indicare, comunque inesattamente, le due amministrazioni tra cui interviene la convenzione medesima, cioè la Società Ferroviaria dell'Alta Italia, e l'amministrazione del Consorzio. Così in molti atti anche d'ufficio e perfino governativi ci accade di leggere Ferrovie Venete, indicando per esse le ferrovie nostre interprovinciali e quella

Vicenza-Thiene-Schio. Non s' intende insomma che contrapporre alle ferrovie, esercitate dalla Società Ferroviaria dell' Alta Italia queste nostre che sono di appartenenza diversa ed esercitate da altri.

Chiedono inoltre i sig. Revisori perchè si parli di locazione provvisoria, e non come è di legge, di uso o usofrutto.

La provvisorietà non si riferisce, che alle clausole e condizioni con cui queste aree e fabbricati ci sono cedute. Nè tali clausole e condizioni potevano essere che provvisorie, attesa la durata della Società Ferroviaria dell' Alta Italia a solo il 1 Luglio dell' anno corrente, ed era utile per noi, che fossero tali, per pigliar norma dall' esperienza. Accordi e discipline di servizio comune e di esercizio cumulativo non alterano l' indole giuridica dei rapporti, per cui si è in grado di devenire agli accordi e discipline di natura tale. E l' articolo 7 del capitolato unito alla convenzione 7 Giugno 1873 per la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio e l' articolo 21 della convenzione 18 Marzo 1875 per le ferrovie Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, non rimettono agli accordi, e quindi non lasciano nell' incertezza l' uso delle stazioni per se stesso. Agli accordi e perciò indeterminate non lasciano che le condizioni dell' uso, e per queste pure danno il modo di una soluzione equa, ove le difficoltá che insorgessero sulle *condizioni* dell' uso, avessero a pregiudicare il *diritto* dell' uso, posto questo com' è al di fuori e al di sopra di ogni possibile contestazione. E il detto articolo 7 e l' articolo 21 citato si richiamano espressamente al capoverso 6 dell' art. 37 del Capitolato annesso alla convenzione colla Società Ferroviaria dell' Alta Italia 30 Giugno 1864, appro-

vata con legge 14 Maggio 1865. Lo riferiamo testualmente. « *In tutti i casi*, sarà la compagnia *tenuta* di concedere al Governo od a società concessionarie che saranno autorizzate a costruire e ad esercitare nuove linee, l'uso di quelle stazioni o tronchi parziali di linee che potranno rendersi comuni a dette nuove linee ed a quelle possedute dalla Compagnia, mediante però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenute, o, in caso di dissenso, stabilite dagli arbitri. »

Con ciò ha esaurimento anche l'altra domanda dei sig. Revisori come dalla detta convenzione sieno tutelati i nostri interessi sia di fronte alla Societá Ferroviaria dell'Alta Italia, sia di fronte a una Società che le subentrasse, sia di fronte al Governo. La convenzione 2 Settembre 1876, a cui i sig. Revisori si richiamano, esecutiva dell'altra 20 Aprile dello stesso anno, intervenuta fra la direzione della Società Ferroviaria dell'Alta Italia e il Comitato Vicenza-Thiene-Schio non disciplina, che quello che la legge non ha voluto, e nemmeno poteva disciplinare essa medesima, lasciando ciò agli accordi, di volta in volta, e in relazione alle diverse condizioni di fatto. Ma queste convenzioni non hanno alterato nè alterare potevano i rapporti giuridici fondamentali. Nella convenzione 22 Marzo dello stesso anno, concernente questa il tronco comune, apparisce chiarissima la distinzione fra quello che è di legge, e di necessità, e quello che è dipendente da una definizione riservata di caso in caso, sia poi consensuale o sia arbitramentale. Ivi è detto che quando sulla linea Padova-Vicenza si dovesse costruire un nuovo binario, sarebbe riveduto il canone che ora veniva stabilito per l'uso

del tronco comune. Soggetto a revisione, dipendente dalle contingenze, è chiarissimamente il solo canone, ma irrevocabile, perenne l' uso. La sola differenza fra la convenzione che regola l' uso del tronco comune e quella che regola l' uso delle stazioni comuni si è che il canone per l' uso del tronco comune veniva determinato sopra un elemento fisso, cioè sulla spesa di costruzione, mentre il canone per l' uso delle stazioni comuni in relazione al servizio è necessariamente dipendente dal modo con cui il servizio è sistemato. Nè la libertà di sistemarlo, anche diversamente, era nell' interesse nostro di toglierci fin da principio, per approfittare appunto di quanto l' esperienza ci avesse suggerito. Delle diverse ipotesi, contemplate dai signori Revisori, noi non ci troviamo di fronte che a una sola, a quella cioè che stia dinanzi noi, non la Società Ferroviaria dell' Alta Italia nè altre società, ma lo Stato. Sì è lo Stato che ha con noi stipulato l' efficacia a nostro riguardo del citato capoverso 6 art. 37 del Capitolato annesso alla Convenzione 1864.

Finalmente i Revisori chiedono perchè non si abbia ad avviare verso il Governo una pratica a tutela dell' uso, ad incolumità delle opere costrutte, ed a togliere ogni pretesto di eventuali indennità al cessare della concessione.

Posto già in chiaro il diritto, il dubbio dei sig. Revisori non può riferirsi che ad una possibile confusione nei rapporti di fatto. Si era perciò proposto alla Società Ferroviaria dell' Alta Italia che ad una convenzione con cui intenderebbe regolare i pagamenti dei lavori che per conto del Comitato eseguisce l' amministrazione delle ferrovie della Società

Ferroviaria dell'Alta Italia nelle stazioni di Padova, Treviso, Vicenza fossero uniti i tipi, già dalla Società Veneta compilati, da cui risultino chiare le reciproche appartenenze. La Società Ferroviaria dell'Alta Italia ha dichiarato che ciò sarebbe superfluo, e che quando pure sorgessero imprevisibili contestazioni, lo stato di fatto risulta anche altrimenti. Ad ogni modo si potè altrimenti porre la cosa in essere ed evidenza. Ed in vero la R. Intendenza di Finanza in Vicenza in data 19 Aprile di quest'anno comunicava al Consorzio una decisione del Ministero delle Finanze, direzione generale delle imposte dirette, per cui in via eccezionale ha disposto che i nuovi fabbricati costrutti nella stazione di Vicenza vengano allibrati in catasto colla intestazione: Consorzio Ferroviario delle Provinvie di Padova, Treviso, Vicenza e Provincia di Vicenza rappresentata dalla Deputazione Provinciale, *proprietari dei fabbricati*, e società privilegiata per le strade ferrate Lombarde-Venete, e dell'Italia Centrale, con vincolo di riversibilità allo Stato, proprietaria dalle *aree*. Non a torto conchiude la R. Intendenza che con ciò restano in evidenza le rispettive proprietà delle parti interessate. Nè è dubbio che lo stesso principio sarà adottato per le altre stazioni, come a suo tempo potremo del pari premunirci per quello che è di nostra appartenenza oltre fabbricati ed aree.

Rapporti di esercizio colla Ferrovia dell' Alta Italia.

Nella riunione 20 Luglio 1876, in cui si sono concordati i piani delle stazioni di Padova, Treviso, Vicenza, e concordato inoltre il servizio comune di stazione, si sono anche posti gli accordi fondamentali per regolare i rapporti di esercizio, e che si erano già iniziati col Commendatore Amilhau. Venne intanto posto fuori di controversia il servizio cumulativo delle ferrovie della Società Ferroviaria dell' Alta Italia colla ferrovia Padova-Bassano, non solo, ma inoltre pel movimento, che proviene dalle ferrovie dell' Alta Italia o dirigesi a esse, rispettivamente ai punti intermedii della ferrovia Vicenza-Treviso. Cessava così la necessità di trasbordi per una merce che da uno dei detti punti intermedii, come Cittadella o Castelfranco, venisse spedita a Udine o Milano. Bene si erano inoltre avviati gli accordi, perchè il movimento commerciale da Vicenza a Treviso e scambievolmente avesse a seguire sulla nuova ferrovia, e ciò in compenso della concorrenza che alle linee Treviso-Mestre, e Mestre-Padova avrebbero potuto fare le linee Treviso-Cittadella e Cittadella-Padova, quando non si fosse sistemato nella stazione di Padova il servizio comune. Nulla però si conchiuse pel vero transito per cui i rappresentanti della Società Ferroviaria dell' Alta Italia e i rappresentanti del Consorzio si sono limitati a scambiarsi le idee,

anche perchè prima di pensare a darvi forma d' accordo d' uopo era il farne téma al Governo. Gli accordi, così sistemati in massima nella riunione del 20 Luglio 1876 a Milano, si trovano concretati nell'altra riunione tenuta pure a Milano il 16 Marzo 1877.

Ma è questo il luogo opportuno, prima di dare ragguaglio delle ulteriori trattative, di porre nella debita luce la vera indole, ufficio, e scopo della ferrovia Vicenza-Treviso.

Sino dal 7 Febbraio 1872 l' onorevole Depretis come vice-presidente della commissione per la classificazione e pel completamento delle ferrovie del Regno, istituita col Reale Decreto 30 Gennaio 1871, si dirigeva per le loro osservazioni e proposte alle Camere di Commercio. Si sono dietro questo invito riuniti in Venezia il 18 Marzo 1872 presso quella Camera di Commercio i rappresentanti di tutte le Camere di Commercio Venete, e di Mantova, Ferrara e Ravenna. Essendosi unanimemente indicata per prima la ferrovia da Udine a Pontebba, immediatamente dopo di essa come conseguenza e complemento di questa venne designata con pari unanimità la ferrovia Vicenza-Treviso. « Posta ai voti la mozione della Camera di Commercio di Vicenza, appoggiata da quella di Treviso, per una ferrovia Vicenza - Cittadella-Treviso, *considerate d' importanza internazionale come continuazione della ferrovia Pontebbana*, e ripetuto l' appello nominale per rappresentanze, venne approvata ad unanimità. » Così è che nel quadro delle ferrovie proposte in tale adunanza la ferrovia Vicenza-Cittadella-Treviso figurava immediatamente dopo la linea della Pontebba.

La stessa opposizione, con cui la Società Ferro-

viaria dell' Alta Italia ha cercato impedire la costruzione della ferrovia Vicenza-Treviso, è la dimostrazione della importanza di essa, come linea di transito: dacchè se la linea Vicenza-Treviso avesse dovuto servire soltanto pel movimento locale, le ferrovie dell'Alta Italia non avrebbero potuto temerne il menomo danno, e non ne avrebbero risentito in ogni evento, che il vantaggio della confluenza. Ed in vero la sentenza arbitrale non poteva più chiaramente esprimersi in proposito: « la linea Vicenza-Treviso (ne sono queste le testuali parole) deve esser considerata come appartenente alla categoria delle trasversali perchè congiunge direttamente due punti posti su due grandi linee diverse che incontrandosi quasi ad angolo retto a Mestre fanno entrambe capo a Venezia, a cui anche costrutta la trasversale Vicenza-Treviso *intesa allo scopo di congiungere la valle del Po col Friuli e coll' Illiria*, rimarrebbe intatto lo scopo economico proprio a ciascuna, che è quello, per la prima di servire di sbocco pel commercio della valle del Po al principale porto dell' Adriatico, e per l'altra quello di provvedere Venezia di una congiunzione col Veneto Orientale e coll' Illiria. » La maggioranza del Collegio Arbitrale, costituita dal Senatore Menabrea, e dal Senatore Jacini, dichiarava perciò « non poter ritenere fondata la tesi sostenuta da uno dei membri del Collegio Arbitrale, il Commendatore Allievi, per far riconoscere come una sola linea quella da Vicenza-Mestre-Treviso e Cormons in base al fatto che detta linea essendo fino allora unica, serviva in allora anche al traffico fra la valle del Po, il Friuli, e l' Illiria. »

La Società Ferroviaria dell' Alta Italia dopo essersi

opposta alla costruzione della ferrovia Vicenza-Treviso, appunto per quel carattere ed importanza, che la sentenza arbitrale così bene ha poi messo fuori di dubbio, non si riteneva però impegnata ad agevolare con suo sacrificio il movimento della ferrovia che avea dovuto rassegnarsi a veder costruita. A meno che il Consorzio si fosse cimentato a nuove contestazioni di diritto o verso la Società stessa o verso lo Stato, sino a che sussisteva la Società Ferroviaria dell' Alta Italia non era a sperarsi, che gli accordi pel transito, iniziati in massima nella detta riunione di Milano 20 Luglio 1876, riuscissero in tutta la loro desiderabile interezza.

Ma subentrando alla Società Ferroviaria dell' Alta Italia lo Stato, mediante la convenzione di Basilea 17 Novembre 1875 approvata con Legge 29 Giugno 1876, si ripromise il Consorzio, o, direm meglio, si son ripromesse le popolazioni, che l'arbitrato avrebbe il suo pieno effetto. E ciò non solo perchè lo Stato è assai più il rappresentante equanime degli interessi generali che non il rappresentante interessato di una ferrovia in confronto di un' altra. Ma inoltre perchè si è lo Stato, che avea sostenuto e vinto la causa della ferrovia Vicenza-Treviso contro l'opposizione della Società Ferroviaria dell'Alta Italia, lo Stato, a cui favore si è pronunciata la sentenza arbitrale, lo Stato, che immise il Consorzio nel possesso di tutti i suoi diritti, nonchè inerenti alla natura delle cose, riconosciuti colla sentenza arbitrale.

Prossima ormai la conclusione delle Convenzioni Ferroviarie la cui presentazione in adempimento all'art. 4 della legge 29 Giugno 1876, il Ministero Depretis intendeva di non più ritardare, parve utile

al Comitato l'invitare ad una riunione in Verona, nonchè i Deputati e Senatori delle tre Provincie, i rappresentanti delle Camere di Commercio e dei Municipii così della Lombardia come del Veneto, che più direttamente sono interessati alla perfetta attuazione della sentenza arbitrale. Ebbe luogo questa riunione il 13 Novembre 1877, ed insieme coi rappresentanti delle Camere di Commercio e dei Municipii di Padova, Treviso, Vicenza, vi erano rappresentate Bergamo, Brescia, Verona, Udine. La Camera di Commercio di Milano avea corrisposto all' invito col dichiarare di aver già presentato un ricorso al Ministero perchè alla ferrovia Vicenza-Treviso come a qualsiasi altra che si trovasse nelle stesse condizioni, già aperta o da aprire all' esercizio, sia concesso di trarre tutto il possibile vantaggio del movimento di transito.

Oltre al prendere atto delle osservazioni, che si erano trasmesse dal Senatore Rossi nell' interesse del commercio, e che il Comitato si impegnava per quanto fosse possibile di secondare, venne in quella riunione unanimemente accolto il seguente ordine del giorno, nell' intento di render pratico, e facile quello scopo che tutti aveano di mira: che cioè nessuna artificiosa combinazione di orarii e tariffe impedisca alla linea Treviso-Vicenza di servire nell' interesse generale alla sua vera destinazione, quale la sentenza arbitrale avea definito: *di comunicazione cioè della Valle del Po col Friuli e l' Illiria.*

Riproduciamo testualmente anche quest' ordine del giorno:

1. Che lo speditore abbia piena facoltà di spedire la merce per la linea di sua maggiore convenienza;

2. Che, ritenute uguali le tariffe della ferrovia Vicenza-Treviso alle tariffe delle altre ferrovie italiane, nelle tariffe decrescenti in ragione di distanza la linea Vicenza-Treviso sia cumulata a beneficio della merce colle altre ferrovie, e la competenza risultante sia divisa in proporzione chilometrica fra chi esercita la linea Vicenza-Treviso e chi esercita le altre;

3. Che si devenga ad accordi tra le due amministrazioni per evitare alle stazioni di transito di Vicenza e di Treviso le doppie consegne e riconsegne;

4. Che almeno con un treno giornaliero discendente ed ascendente sia reso possibile il viaggio da Milano ad Udine per Vicenza e Treviso senza interruzione, e ciò senza soppressione od aggiunta di treni sulle linee Bologna-Padova-Venezia, Milano-Venezia, Venezia-Udine, e senza scapito delle coincidenze di Padova;

5. Che le spese variabili e fisse pel servizio delle stazioni comuni siano divise in proporzione del numero dei carri vuoti e pieni, che entrano ed escono dalle medesime;

6. Che tutte queste deliberazioni vengano prese e raccomandate al Governo e al Parlamento per l'intera loro applicazione a tutte le altre linee le cui condizioni sieno uguali od analoghe a quelle della linea Vicenza-Treviso.

Tutte queste deliberazioni venivano senza indugio trasmesse al Ministro dei Lavori Pubblici, ed al Presidente del Consiglio dei Ministri dal Senatore Camuzzoni, Sindaco di Verona, che avea presieduto l'adunanza.

In quel giorno stesso malauguratamente si sep-

pero le date dimissioni del Ministro dei Lavori Pubblici, Deputato Zanardelli, che si avea ogni ragione di credere favorevolmente disposto ad accogliere tali domande, e non tardò guari a conoscersi, che nelle Convenzioni Ferroviarie, quali il Presidente del Consiglio dei Ministri, Deputato Depretis, subentrato nel Ministero dei Lavori Pubblici al Deputato Zanardelli, avrebbe presentato al Parlamento, non solo non si era tenuto alcun conto delle peculiari condizioni di diritto e di fatto della ferrovia Vicenza-Treviso, ma inoltre si contenevano stipulazioni, tutt' altro che favorevoli alle ferrovie trasversali, quale l'arbitrato avea classificato la ferrovia Vicenza-Treviso.

Nel pericolo di veder compromesso un grande interesse nostro, che non solo era stato in tante occasioni propugnato come interesse nazionale, ma inoltre si trovava fondato sopra un atto di giustizia che lo Stato stesso avea provocato, ci siam dati premura, insieme a onorevoli rappresentanti di queste Provincie al Parlamento, di richiamare su ciò con ogni premura l' attenzione del Presidente del Consiglio dei Ministri, in allora anche Ministro dei Lavori Pubblici.

Si trovò maggiore, anzi decisa la propensione a un riscatto delle strade ferrate nostre da parte dello Stato, che non a concederci quella condizione di diritto, di cui noi eravamo contenti.

Il Comitato non mancò di seguire il Ministro anche su questo terreno, ed anzi si era perciò premunito con previi accordi colla Società Veneta, i quali avrebbero pigliato forma contrattuale, se si fosse veramente devenuti collo Stato ad una convenzione di riscatto.

Vuolsi tuttavia avvertire, che il Comitato dovette in tutto ciò procedere con molta cautela, poichè già si era disegnata chiarissima la opposizione, che le Convenzioni Ferroviarie avrebbero suscitato, per cui sarebbe stato assai improvvido il far dipendere la sorte delle strade ferrate interprovinciali da quella che era riservata alle Convenzioni Ferroviarie medesime.

Vuolsi inoltre avvertire, che nella determinazione del prezzo di riscatto non si sarebbe potuto prendere norma dal movimento delle ferrovie, che si può dire ancora iniziale, e che precipuamente si trova impedito nel suo legittimo incremento, appunto perchè nel fatto le nostre ferrovie non ancora poterono conseguire quelle condizioni di diritto, di cui lo Stato mediante la concessione fatta alle Provincie in base alla sentenza arbitrale, si era costituito mallevadore.

Ad ogni modo, il Depretis, comunque al riscatto si dichiarasse favorevolissimo, non pose il Comitato in grado, con una concreta proposta, di formarsi un giudizio della convenienza del riscatto medesimo, e di formarne téma di deliberazione all' Assemblea Consorziale ed ai Consigli Provinciali.

Si sono quindi riuniti di nuovo in Cittadella i Deputati per le tre Provincie al Parlamento, il 29 Gennaio di questo stesso anno, e venne concordemente deliberato di presentare al Ministero dei Lavori Pubblici una rimostranza di Deputati e Senatori, e al Parlamento una petizione di Camere di Commercio e Municipii. Si volle con ciò richiamare l' attenzione del Parlamento e del Governo sopra l' enorme pregiudizio, che si sarebbe risentito da que-

ste Provincie, ove tanto coll' adottare l' esercizio governativo delle ferrovie dello Stato quanto col devenire lo Stato per l' esercizio delle sue ferrovie a convenzioni con private Compagnie, non si fosse tenuto conto di un interesse legittimo, delle Provincie non solo, ma del commercio in generale.

Venne il 30 Gennaio prodotta la rimostranza, essendo Ministro dei Lavori Pubblici il Senatore Perez, e già firmata da trentanove Deputati o Senatori del Veneto, della Lombardia, del Piemonte, senza distinzione di parte politica, ed intanto una petizione al Parlamento raccoglieva adesioni delle Camere di Commercio di Milano, Bergamo, Brescia, Vicenza, Treviso, Udine, e dei Municipii di Udine, Codroipo, Oderzo, Vittorio, Conegliano, Treviso, Padova, Montagnana, Saletto, Megliadino S. Fidenzio, Urbana, Vicenza, Thiene, Schio, Bassano, Lonigo, Legnago Cologna. Questa petizione si trova riprodotta nei documenti.

Gli interessi e i diritti del Consorzio Interprovinciale cominciarono finalmente a trovarsi dischiusa una via col progetto di legge, che dal nuovo Ministero presieduto dal Deputato Cairoli veniva presentato alla Camera dei Deputati nella tornata del 18 maggio 1878, per un' inchiesta sull' esercizio delle ferrovie italiane ed esercizio provvisorio della rete dell' Alta Italia. Il Ministro dei Lavori Pubblici, Deputato Baccarini, con lettera al Comitato, in data 14 Aprile, e che dal Comitato venne diramata a stampa a tutti i Senatori e Deputati, firmatarii della detta rimostranza, avea dato assicurazione che se pel contratto d' esercizio in vigore con l' Amministrazione esercente le ferrovie dell' Alta Italia nulla

poteva farsi allo stato attuale delle cose nel senso della rimostranza medesima, sarebbe per certo sua cura di esaminare con imparzialità, ed impegno la questione, onde nel provvedimento, che si sarebbe fatto per l' esercizio delle ferrovie italiane ed in particolare dell' Alta Italia venisse in quanto ai transiti data soddisfazione a tutte le ragionevoli esigenze ed a tutti i legittimi interessi che si trovano implicati. Ed a ciò intese il Ministro di provvedere colla disposizione dell' articolo undecimo del progetto di legge, che al Ministro dei Lavori Pubblici, sentito il Consiglio di Amministrazione, riserva la facoltà di addivenire a convenzioni di servizio cumulativo con altre amministrazioni ferroviarie ed autorizzare quelle modificazioni parziali delle tariffe, che sieno ritenute convenienti per conseguire lo sviluppo del traffico unitamente all' incremento dei prodotti. Se mai c' era una linea, per cui fosse necessaria e di stretta giustizia l' applicazione del liberale principio, questa era certamente la ferrovia Vicenza-Treviso, perchè rispetto ad essa l' applicazione di un tale principio, oltre chè essere suggerita da considerazioni di utilità economica, rivestiva il carattere di un impegno positivo da parte dello Stato. Ed in vero si sarebbe cimentato il Consorzio Interprovinciale a tanto dispendio, se una sentenza arbitrale non avesse rivendicato alla ferrovia Vicenza-Treviso il suo vero carattere di linea di transito? E lo Stato, che avea provocato questa sentenza arbitrale, e in base della sentenza medesima avea fatto la concessione della ferrovia, ne avrebbe ora a danno delle Provincie distrutto le legittime conseguenze? Non si è posto mente, crediamo, a questo titolo affatto speciale alla

ferrovia Treviso-Vicenza da parte della Commissione che riferì alla Camera dei Deputati su quel progetto di legge. Dalla relazione presentata alla Camera nella tornata del 24 Giugno dall' onorevole Deputato Nervo risulta, che la maggioranza della Commissione nel prendere in esame la Petizione di cui abbiam fatto cenno, non solo si dichiaró ostile a proclamare come di diritto il principio invocato dalla petizione medesima, ma inoltre aggiunse alla disposizione proposta dal Ministero una clausola, che avrebbe tolto al Governo la facoltà ch' esso si avea riservato di farne l' applicazione, quando ciò avesse stimato bene. Volle la Commissione si dichiarasse esplicitamente, che queste nuove agevolezze dei traffici si intenderebbero subordinate non già ad un incremento generale dei prodotti, ma all' incremento dei redditi delle ferrovie di proprietà dello Stato. Il principio economico, propugnato dal Ministero, si trovava così ridotto alle proporzioni di un interesse meramente fiscale. In particolare poi quanto alla linea Vicenza-Treviso, non solo non si tenea conto del titolo affatto speciale, su cui si fonda la concessione, ma appunto con principale riguardo ad essa, si aggiungeva una clausola, per togliere al Governo un modo qualsiasi di assicurarle nel fatto le condizioni di diritto, delle quali lo Stato col provocare la sentenza arbitrale e col dare in base alla sentenza arbitrale la concessione si era fatto mallevadore. È ben vero che la Commissione unanime « riconoscendo volentieri che il Consorzio Interprovinciale merita particolari riguardi, opinava che questi si debbano ricercare nel riscatto della linea Vicenza-Treviso per parte dello Stato » e raccoman-

dava una tal soluzione « come la sola soluzione ragionevole della questione. » Fortunatamente in uno splendido discorso, detto il 30 Giugno alla Camera dei Deputati, il Ministro Baccarini, senza escludere l' idea del riscatto, vivamente impegnava la Camera a non precludere intanto l' adito ad un temperamento, che permettesse di compiere « un atto di giustizia. » Il Ministro facea considerare, che le Provincie consorziate del Veneto avevano la rete di loro strade ferrate « autorizzata per la concorrenza della tariffa differenziale della rete dello Stato. » Dimostrava come lo Stato nell' esercitare per conto suo una gran rete non abbia « a farsi speculatore a danno diretto di una rete consorziale di enti morali, che su per giù equivalgono ad una rappresentanza d' interesse pubblico, quantunque in minore proporzione, come è lo Stato medesimo. » Pensava che « ciò non fosse nemmen possibile di mettere in discussione » altrimenti lo Stato « avrebbe contribuito a far nascere il Consorzio, per poi, come Saturno, divorarlo. » In particolare metteva in rilievo l' importanza della Strada Ferrata Vicenza-Treviso, notando « come mai uno Stato, il quale spende milioni e molti per costruire una traversata Alpina, come è quella della Pontebba, voglia poi impedire ad una merce, partita da Milano o da Brescia, di potere arrivare in Germania per la linea brevissima che pure esiste. » Il Ministro discendeva poscia a importanti semplificazioni pratiche e concludeva combattendo la clausola che era stata proposta dalla Commissione. Espressamente poi dichiarava che col togliersi di questa clausola egli si riteneva libero, sino a qualche decina di migliaia di

lire, di adottare da sè il provvedimento, che valesse a salvare tali interessi, e si riservava, quando si fosse trattato di una somma così rilevante, come nel corso della discussione si era accennata « di presentare magari un progetto di legge speciale. » Il discorso del Ministro tratta la questione di principio con grande elevatezza, e senza abbandonare il punto di vista finanziario, mette però in risalto, che mal si provvede all'interesse fiscale col procurarsi un reddito a spese degli interessi economici generali, e di quelli in ispecie di una importante regione. La clausola in fatto venne tolta di mezzo. Nel Senato poi, comunque questo punto speciale non venisse nè anco messo in discussione, il significato, il carattere, la portata della liberale disposizione hanno ricevuto ampio commento particolarmente per le dichiarazioni del Ministro, provocate dal Senatore Gadda, in ordine alle stazioni comuni colle Ferrovie dell'Alta Italia e alle più esplicite dichiarazioni di procurarsi, da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, ogni facilitazione alle altre ferrovie che ci mettano capo o ci fanno scala.

Officine

L'art. 218 della Legge sui lavori pubblici prescrive che una ferrovia pubblica deve essere provveduta dei mezzi necessari per assicurare la continuità del regolare e sicuro esercizio, e per eseguire

le ordinarie riparazioni dei veicoli, macchine attrezzi e meccanismi. A ciò in qualche modo si aveva pensato nella sistemazione della stazione di Schio e nei riguardi della ferrovia Vicenza-Thiene-Schio. Ma l'applicazione di detto articolo di legge assumeva ben maggiore importanza in relazione alle ferrovie Padova-Bassano, Vicenza-Treviso. E prima di tutto si portò l'esame sul luogo in cui nell'interesse comune più convenisse di stabilire l'officina, e la Commissione Tecnica dell'Assemblea procedette all'ispezione dei luoghi, che si erano designati siccome adatti. Concordemente però la Commissione Tecnica e l'ingegnere Porra espressamente consultato, dichiararono preferibile di costruire l'officina nella stazione di Vicenza: la Commissione Tecnica per via di esclusione delle altre indicazioni, che si erano messe innanzi, l'Ingegnere Porra per considerazioni strettamente attinenti al buon andamento dell'esercizio.

Si era fatta valere particolarmente l'opinione, che convenisse di collocare l'officina in un punto vicino alla crociera delle due ferrovie Padova-Bassano e Vicenza-Treviso, a ciò concorrendo inoltre l'opportunità della forza motrice. Si fece però autorevolmente osservare in contrario, che per un esercizio ferroviario di limitata estensione, la convenienza si è che i suoi servizii di trazione e di riparazione del materiale mobile vengano il più possibile riuniti nella stazione la più importante, comunque si trovi questa ad una delle estremità delle sue linee. Si è infatto a questa stazione, che viene naturalmente a fare capo il materiale mobile che si trova in giro, e si è in essa, che conviene tenere la riserva di materiale mobile per le necessità eccezionali di

servizio. E questo è perciò, di tutta la rete il punto in cui si opera più facilmente il ritiro del materiale da ripararsi e la restituzione al servizio attivo del materiale riparato. La preferenza di un punto centrale della rete nella supposizione, che il materiale guasto farebbe così le più brevi percorrenze per giungere al luogo di riparazione, non potrebbe giustificarsi, che trattandosi di una rete di grande estensione, ed in cui si trovano frazioni importanti così verso il centro come ai punti estremi delle linee. Non così però in una rete come la nostra, perchè l'andirivieni del materiale da ripararsi e riparato produrrebbe impiccio, anzichè economia, nel servizio. Anche senz'uopo d'insistere sulle opportunità, che per una simile officina offre l'ubicazione presso di una città di qualche importanza, le dette considerazioni portavano naturalmente a designare la stazione di Vicenza, come la sede più opportuna per l'officina. Siccome quellà che è testa delle due linee Vicenza-Thiene-Schio, e della linea Vicenza-Treviso, destinata ad accrescere di giorno in giorno la sua importanza.

Sulle comunicazioni in proposito fatte dal Comitato all'Assemblea in Vicenza il 13 Gennaio 1876 e in seguito agli studii dell'Assemblea deferiti in tale seduta al Comitato era d'uopo deliberare in qual modo si dovesse ripartire la spesa dell'officina fra il Consorzio Interprovinciale, e nei riguardi della ferrovia Vicenza-Thiene-Schio: e in qual modo si dovesse ripartire fra Consorzio e Provincia da un lato, e Società Esercente, dall'altro. E di ciò il Comitato ha fatto téma di deliberazione all'Assemblea di Treviso, 8 Agosto dello stesso anno, non

senza dare per fondamento alle sue proposte il parere così autorevole dell' Ingegnere Porra e del giureconsulto Andreucci.

Per condursi ad un equo riparto di spesa fra il Consorzio e la Provincia, si erano posti innanzi due modi: quello cioè di prendere per base il materiale mobile di ognuna delle linee, e l' altro di prendere invece per base la ragione chilometrica, desunta dall' Atto Fondamentale del Consorzio. Il primo dei detti modi però si dovette abbandonare nella difficoltà o quasi impossibilità di attribuire anche virtualmente ad ognuna delle linee il proprio materiale mobile. Più esatto sarebbe riuscito il ripartire la spesa sulla base del traffico, che si sarebbe verificato su ciascuna delle linee, ma siccome questo traffico non potea essere conosciuto anticipatamente, non ci restava altro partito possibile che quello di dividere la spesa sulla base chilometrica, salvo di modificare in seguito una tale ripartizione sulla base del traffico, se ciò si trovasse opportuno. Quanto poi alla ripartizione della spesa fra il Consorzio Interprovinciale insieme colla Provincia di Vicenza e la Società Esercente, ovvia si offriva la divisione delle spese in due categorie, senza del resto parlare del così detto piccolo attrezzamento ed arnesi a mano, poichè questi formavano indubbiamente parte delle spese di esercizio. La spesa che formava veramente oggetto di un riparto fra chi ha la proprietà e chi ha l' esercizio delle ferrovie, parve opportuno distinguerla nella categoria degli immobili propriamente detti, come fabbriche, tettoje, binari, piattaforme, serbatoi, grù idrauliche, fosse per visitare le macchine, ecc., e nella categoria del motore, delle

trasmissioni, delle macchine, utensili ed arnesi fissi, come pompe, fucine, ventilatori, e cose simili, colle rispettive loro fondazioni e montature in opera. La prima categoria di spese sembrava dover ricadere sul proprietario delle ferrovie nella stessa maniera e colle medesime norme convenute per la spesa delle stazioni. La seconda categoria di spese veniva invece a far parte delle spese pel materiale mobile, alle cui riparazioni devono appunto servire tutti quei meccanismi: la Società Veneta quindi avrebbe dovuto fornire il capitale occorrente, e il Consorzio e rispettivamente la Provincia pagare alla Società Veneta l' interesse annuo del sei per cento sul detto capitale, solo però mediante gli introiti dell' esercizio. Ed in fatto, su queste basi l' Assemblea autorizzava il Comitato a concretare gli accordi e col Comitato Ferroviario Vicenza-Thiene-Schio, e colla Società Esercente. Vennero questi effettivamente concretati mediante accordo 14 Dicembre dello stesso anno, mediante il quale le spese venivano distinte nelle due indicate categorie; venivano determinati gli impegni della Società Esercente in ordine alle spese parificate a quelle pel materiale mobile; e per le spese incombenti al Consorzio Interprovinciale e rispettivamente alla Provincia di Vicenza risultava il riparto seguente. La spesa incombente alla Provincia di Vicenza veniva computata in ragione di chilometri 31,243 per la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio, di chilometri 23,650,48 per la ferrovia Vicenza-Cittadella, di chilometri 7,301,25 per metà della linea Cittadella-Bassano; alla Provincia di Padova per la linea Padova-Cittadella chilometri 32,496,10 e per metà della linea Cittadella-Bassano chilometri 7,301,25,

alla Provincia di Treviso chilometri 36,338,17 per la linea Treviso-Cittadella.

Deliberata così l'istituzione dell'officina a Vicenza, nell'Assemblea tenuta in Vicenza il 30 Maggio 1877 veniva autorizzato il Comitato a devenire col Comune di Vicenza e colla Società Esercente ad accordi per l'acquisto d'una caduta d'acqua del Retrone fuori del secondo tunnel. Veniva indicata come prezzo d'acquisto la somma di Lire 10,000, e la Società Esercente avrebbe assunto fornire l'apparato di trasmissione mediante il pagamento da parte del Consorzio, del canone annuo del tre per cento. Inoltre per l'Officina reputandosi sufficiente la forza di 15 cavalli, l'utile residuo si sarebbe devoluto per due terzi a vantaggio del Consorzio, e per un terzo a vantaggio della Società Esercente. Il contratto preliminare conchiuso col Municipio di Vicenza viene pubblicato nei documenti. Sono poi tuttora in corso le pertrattazioni lunghe e difficili, cui l'attuazione del preliminare medesimo ha dato luogo, così riguardo alla determinazione della forza motrice, come all'uso di essa, in relazione nominatamente all'obbligo che il Municipio di Vicenza intendeva imporre al Consorzio, non dovesse mai il pelo d'acqua a monte della caduta superare l'altezza del barraggio, e ciò nello scopo di evitare reclami per l'alterazione del reggime del fiume nel caso di piena. Si aggiungono inoltre le opposizioni incontrate per la trasmissione telodinamica, che sotto ogni riguardo sarebbe preferita dal Consorzio in confronto della trasmissione ad aria compressa. In una prossima riunione già concordata si confida togliere ogni ulteriore rémora all'attuazione del detto preliminare.

L' officina pertanto per le locomotive si compone di una sala per montatura, nella quale possono stare quattro locomotive, e quattro tender in riparazione. Attigua a questa vi è la sala delle macchine, nella quale si trovano un tornio per cerchioni, un tornio parallelo grande, un tornio parallelo piccolo, una piallatrice, un trapano radiale, uno con ingranaggio, uno semplice, una mola per arrotare. Separatamente si trovano due fucine doppie alimentate da un ventilatore che trovasi al di fuori. La caldaia della macchina a vapore (necessaria, se non altro in via supplementare, anche quando fosse in attività la forza idraulica) si trova nella sala di montatura, ed in apposito luogo si trova la motrice della forza di 14 cavalli sistema Wools. Si stanno ora costruendo interamente nell' officina macchine utensili per la ferrovia di Vittorio. E a levante dell' officina locomotive vi è un piazzale che potrebbe servire per la montatura dei ponti. L' officina poi dei veicoli è formata da due fabbricati in ognuno dei quali possono stare dodici veicoli. Vi è così lo spazio per 24, dacchè lo spazio in parte ingombrato dai falegnami è compensato da quello che si trova esternamente allo scoperto. Si sta ora chiudendo l' ultimo binario del fabbricato a ponente per ridurlo ad uso di officina per le vernici, l'apposito calorifico si è già provveduto. Non vogliamo ora discutere, semplicemente accenniamo le ulteriori necessità che si accampano per un ampliamento dell' officina e che saranno competentemente prese in esame, in relazione alla lunghezza delle linee esercitate, al quantitativo del materiale in servizio, ed al percorso dei treni. Intanto però il lavoro venne notevolmente aumentando, e gli operai sono

già circa quaranta, non compresi quelli, che figurano addetti al servizio della Società Esercente come macchinisti, fuochisti, accenditori, e pulitori. Quanto alle locomotive nuove una sola richiese riparazioni di qualche importanza: ad una totale riparazione venne invece sottoposta una vecchia locomotiva, acquistata dalla Società Veneta pel servizio delle costruzioni, e che era ormai ridotta, per la tarda età e pel faticoso lavoro, inabile ad ogni servizio. Oltre tutte le piccole riparazioni, che trovano la loro espressione nel buono stato del materiale, gioverà ricordare la ricostruzione di ventidue carri pel servizio della manutenzione; la ricostruzione d' un carro merci; la riparazione delle avarìe sofferte da un treno per una falsa manovra nella stazione di Vicenza; la costruzione di dodici vagoni merci per la linea di Vittorio.

Spese di Costruzione delle Ferrovie Consorziali

Le spese di costruzione delle Ferrovie Consorziali sono riassunte nel prospetto compilatone dalla Commissione Tecnica, che pubblichiamo fra i documenti.

Questo prospetto è duplice. Da un lato espone le opere e spese contemplate nei progetti esecutivi del 1875; dall'altro presenta i lavori realmente eseguiti, e i dispendi effettivi all'uopo sostenuti.

Questi ammontano in complesso alla somma di . . . . . L. 11,584,951:—

I progetti invece portavano in previsione il dispendio di . » 8,364,972:—

Abbiamo dunque un più speso di » 3,219,979:—

Per dar ragione di questa eccedenza, ci è duopo rammentare, che i progetti non erano punto completi, e in particolare non contemplavano nulla di quanto era necessario per la officina di riparazione che fu eretta a Vicenza; e nulla di ciò ch'era indispensabile pel nostro ingresso e stabilimento e pel servizio comune nelle stazioni di Padova, Treviso, Vicenza. E inoltre ci è duopo ricordare le onerose condizioni che l'autorità governativa ci ha imposto e rispetto alle costruzioni, e rispetto all'armamento; e le costose varianti che ci convenne adottare riguardo ai ponti di Fontaniva e sul Tesina, e alle opere in muratura, e alla strada provinciale da Fontaniva a Lisiera.

Vi ebbero dunque e vi dovevano essere spese nuove non contemplate affatto nei progetti; e spese maggiori di quelle calcolate nei progetti medesimi.

E queste e quelle figurano sub A e B nel Prospetto. Sub A sono riassunte le opere corrispondenti alle progettate; e queste danno complessivamente la somma di . . . . . L. 9,929,801:—
in luogo delle previste nei progetti » 8,364,972:—

Le maggiori spese quindi consistono in » 1,564,829:—
In B sono esposte le spese nuove dipendenti da opere non comprese fra le progettate, e queste si elevano a » 1,655,150:—

E così abbiamo il totale maggior dispendio già sopra accennato di » 3,219,979:—

Passando brevemente ai dettagli noteremo, che dei quindici articoli di spesa compresi sub A nel Prospetto, quattordici sono in aumento per un totale di . . . . . L. 2,050,518:—
uno solo cioè l'armamento è in diminuzione per . . . . » 485,689:—

La differenza dà appunto la somma delle maggiori spese, quale l'abbiamo accennata in . . . . . » 1,564,829:—

Quale sia stata la causa del rilevante risparmio che si ottenne nella spesa dell'armamento lo fa conoscere il grande ribasso nel prezzo del ferro, che si è verificato negli anni 1874, 1875, 1876. Questo ribasso avendo reso inammisibile il preventivo di spesa dei progetti esecutivi, e d'altronde essendo assai incerte le prospettive dei mercati fu convenuto che pei materiali in ferro i prezzi sarebbero stati stabiliti al momento della loro ordinazione col patto speciale

già sopra enunciato, che i prezzi da corrispondersi alla Società Veneta dovessero stare ai prezzi correnti sulle piazze d'acquisto al momento dell'ordinazione nella ragione medesima, in cui stavano i prezzi del progetto di massima con quelli che correvano all'epoca, in cui questo fu compilato.

Venuto il momento di stabilire questi prezzi, e non essendo stato possibile di riuscire a un accordo, mediante il compromesso 28 Marzo 1876 se ne convenne la determinazione per mezzo di arbitri, i quali infatti soddisfecero al cómpito loro colla sentenza 29 Ottobre 1876, che può leggersi fra i documenti. Senza riferire i singoli prezzi accertati con questa sentenza, accenneremo, che quello delle rotaie da centesimi 38 al chilogramma, qual era stato ritenuto nei progetti esecutivi, venne stabilito in centesimi 27,50; d'onde la riflessibile diminuzione di spesa che abbiamo conseguita nell'armamento, e ciò malgrado il più ampio sviluppo che si trovò necessario di dare, e fu dato, ai binari nelle varie stazioni.

Ritenuta pertanto la risultanza finale, tra il più e il meno speso, nella suindicata maggiore spesa di L. 1,564,829, dallo stesso Prospetto della Commissione tecnica, si ricava che quest'eccedente di spesa ripartesi fra le varie costruzioni come segue:

Tronco Padova - Bassano

Maggiore dispendio nei diversi articoli .	L.	259,195:—	
Minor importo dell'armamento . .	L.	194,710:—	
Risultante maggiore spesa		L.	64,485:—

Cittadella - Stazione

Maggiore dispendio come sopra . . L.	387,912:—	
Minor importo deviazioni . . . L.	1:—	
Spesa maggiore . . . L.		387,911:—

Tronco Cittadella - Bassano

Maggiore dispendio L.	128,683:—	
Minore importo mobili e armamento . L.	80,777:—	
Spesa maggiore . . . L.		47,906:—

Tronco Vicenza - Cittadella

Maggiore dispendio L.	1,163,016:—	
Minore importo armamento . . . L.	172,515:—	
Maggiore spesa		990,501:—

Tronco Cittadella-Treviso

Dispendio maggiore L.	332,429:—	
Minor importo deviazioni, manufatti speciali e armamento . L.	258,403:—	
Maggiore spesa . . . L.		74,026:—
Ritornano le suesposte . L.		1,564,829:—

Presentando queste risultanze in apposito *Quadro* (vedi documenti) osserviamo, che i maggiori accrescimenti di spesa colpiscono la stazione di Cittadella e il tronco Cittadella-Vicenza. E così infatti doveva avvenire quanto a quella stazione per l'assai più ampio sviluppo così nelle aree, come nelle fabbriche, e sopratutto nei binari, che si rese indispensabile il darle per le apposite prescrizioni governative, e per la coincidenza dei treni, che tanto importa al servizio; quanto al tronco Cittadella-Vicenza pel ponte in ferro, che si trovò di sostituire, senz'altro, al vecchio e mal sicuro ponte in legname e pel nuovo piano migliorato ed ampliato della strada provinciale.

Del resto dedotti i maggiori dispendi, che si riferiscono alla detta stazione, e al detto tronco per l'importo in totale di . . L. 1,378,412:—
le maggiori spese per le altre costruzioni si riducono alla somma relativamente irrilevante di . . L. 186,417:—

Totale come sopra . . L. 1,564,829:—

E ancora è da avvertirsi che nel tronco Cittadella-Treviso fu imposta dall'autorità una nuova stazione, quella di Paese; e fu costrutta a Castelfranco un'ampia rimessa per le carrozze con ampliamento dell'area e con relativo sviluppo di binari in quella stazione; salvo a ripartirne la spesa fra le Provincie, trattandosi di un'opera di comune profitto.

Riguardo alle spese nuove il Prospetto dimostra ch'esse per la quasi totalità son relative ai lavori eseguiti per l'officina di riparazione, e per l'uso e servizio così particolare nostro, come promiscuo nelle stazioni di Padova, Treviso e Vicenza.

Queste opere assorbono sole la somma di L. 1,545,100
che unita colle due partite di compensi
diversi, e di addizionali alle stazioni,
montanti insieme a . . . L. 110,050

va precisamente a formare il totale giá
rilevato di . . . . . L. 1,655,150

È certamente una somma enorme. Ma conviene pensare, che il Consorzio non aveva la scelta dei piani, e non si trovava in facoltà di avvisare a tutte le economie di sua convenienza. Trattavasi propriamente di uno stabilimento in casa altrui, e quindi era necessario mettersi innanzi tutto d'accordo col possessore e proprietario, ossia colla Società dell'Alta Italia e col R. Governo. D'altronde in ciascuna delle tre stazioni, le difficoltà del terreno; in alcune le esigenze del commercio, e in alcun'altra persino le ragioni edilizie e dell'estetica rendevano praticamente inattuabile il cómpito di combinare un piano conveniente con una modica spesa. A titolo d'informazione riferiremo, che un primo piano proposto dalla Società dell'Alta Italia con nota 25 Ottobre 1874 N. 16858 presentava una spesa di L. 1,100,000 per la sola stazione di Vicenza, e per quella sola parte di lavori, che si riferisce all'uso e servizio comune delle due amministrazioni nella stazione medesima.

Il Comitato allora credette di far allestire e di presentare egli stesso dei nuovi piani. Vi ebbero proposte e contro proposte; vi ebbero nuovi e accurati studî; e dobbiamo rendere omaggio al buon volere e alla lealtà dell'amministrazione, colla quale abbiamo trattato l'affare, se infine furono concordati e mandati ad esecuzione i lavori, che importarono la suaccennata spesa.

Riassumendo dunque notiamo che le opere contemplate nei progetti esecutivi presentarono complessivamente un dispendio di . L. 8,364,972,—
che il maggior sviluppo dovuto darsi ai lavori, e le varianti importantissime, importarono una spesa maggiore, la quale dedotto il minor importo del ferro risulta di . . . . . L. 1,564,829:—
che le ulteriori opere non potute contemplarsi nei progetti, ma tuttavia indispensabili a compiere le due ferrovie, importarono una spesa ulteriore di L. 1,655,150:—

che dunqne è ammesso in totale un dispendio di . . . L. 11,584,951:—

Ci resta a notare che una parte di questa somma cioè . . L. 336,125:—
è l'importo però non del tutto ancora liquidato delle opere, delle quali l'Alta Italia volle riservare a se stessa l'esecuzione, comechè riflettenti i locali e le aree di uso comune nelle stazioni di Padova, Treviso e Vicenza. Per tutta la rimanenza vale a dire per L. 11,248,826:—
la detta somma è invece il corrispettivo delle costruzioni fatte dalla Società Veneta.

Dobbiamo aggiungere che la Società Veneta non si appaga di questa somma; ma accampa ulteriori pretese, le quali nelle conferenze, all'intento di riuscire ad una amichevole liquidazione, seguite fra essa Società e la benemerita nostra Commissione Tecnica, venivano esposte nell'importo in complesso di L. 304,625.

È bene notare che in queste pretese medesime abbiamo un criterio per calcolare l'ultimo limite, a cui le spese di costruzione possano giungere.

D'accordo colla Commissione tecnica il Comitato d'altronde ritiene che da sua parte il Consorzio abbia diritto ad alcuni abbuoni e compensi per alcune spese ed opere non eseguite dalla Società Veneta a termini del suo contratto.

E sull'uno e sull'altro téma non essendo stato possibile di venire a un accordo, il Comitato valendosi delle facoltà impartitegli dall'Assemblea Consorziale nella seduta 20 Giugno 1878 stipulò colla Società stessa il compromesso 2 Gennaio 1879 atti del notaio di Vicenza dott. Antonio Marotti, nominando gli arbitri nelle persone dei signori Comm. Luigi Luzzati, avv. Cav. Jacopo Grapputo e Cav. Gian Giorgio Marangoni deferendo ai medesimi la decisione di ogni reciproca azione, eccezione e diritto.

La causa ora è in via di istruzione, e con piena fiducia nella specchiata giustizia e sapienza degli arbitri, ne attenderemo a suo tempo il giudizio.

Ritenuta frattanto la spesa nelle cifre esposte nel Prospetto della Commissione Tecnica, il Prospetto stesso ne presenta, in via d'avviso, il riparto fra le Provincie consorziate a termini degli articoli 2 e 3 dell'Atto Fondamentale del Consorzio, 5 dello Statuto e 24 del Regolamento di contabilità approvato dall'Assemblea Consorziale il 12 gennaio 1876.

Gli afferenti quoti, secondo questo riparto sarebbero:

Alla Provincia di Padova	L.	4,137,317:50
di Vicenza	»	3,937,317:50
di Treviso	»	3,510,316:—
Totale	L.	11,584,951:—

Spese di costruzione della Ferrovia Provinciale

Delle spese di costruzione della linea di Schio in grandissima parte ha già reso buon conto la Commissione di collaudo colla sua relazione al Consiglio Provinciale 28 Dicembre 1878.

Diciamo in grandissima parte, ma non in tutto, dacchè limitandosi al cómpito che le era assegnato, la prefata Commissione si occupò delle opere di costruzione di questa linea ed estese i suoi esami anche a quelli del tronco comune colla Vicenza-Treviso che fu intrapreso e compiuto dalla Provincia.

Non si è per altro occupata nè aveva il mandato di occuparsi dei lavori nella stazione di Vicenza, per la ragione che di comune consenso a questi lavori avea assunto di provvedere ed avea provveduto il Consorzio, avendo da parte sua la Provincia supplito a quelli del tronco comune; salvo così per l'una come per l'altra parte ogni dovuto conguaglio.

Il progetto per la linea di Schio prendeva le mosse dal punto di attacco colla Treviso-Vicenza e poneva in previsione una spesa:

a) per l'argine stradale, manufatti, cippi, apparati e quant'altro . . .	L.	1,335,439:48
b) per l'armamento . .	»	1,611,987:29
un totale quindi di . .	L.	2,947,426:77
La spesa effettiva invece risulta di	»	2,912,215:—
e quindi presenta in complesso un risparmio di	L.	35,211:77

È questa una conseguenza del prezzo del ferro, che si è ribassato in modo che quello delle rotaie da centesimi 38 al chilogramma qual era calcolato nel progetto, i rappresentanti della Provincia, mediante transazione colla Società Veneta, poterono ridurlo a soli centesimi 30. A questo riguardo non lascieremo di osservare che il maggior vantaggio ottenuto dal Consorzio mediante l'arbitramento (cent. 27,50) è dovuto alla ben nota circostanza che la costruzione della Vicenza - Schio precedette la costruzione delle Consorziali, e quindi l'ordinazione del ferro, ai riguardi di quella, avvenne il 21 Marzo 1875 mentre ai riguardi del Consorzio seguì il 7 Agosto successivo vale a dire in un'epoca in cui un nuovo e maggior ribasso nei prezzi del ferro si era prodotto.

Ecco perchè i rappresentanti della Provincia dovettero arrendersi ai centesimi 30. Peraltro la spesa dell'armamento valutata in complesso L. 1,611,987:29 andò in tal modo a ridursi pel ferro

a . . .	L. 1,134,822:—	
per la ghiaia .	» 199,426:—	
cioè tutto compreso a . .		L. 1,334,248:—
con un ribasso di . . .		L. 277,739:29

Viceversa la spesa per gli altri artic. preventivata in L. 1,355,439:48 crebbe per nuove e maggiori spese sino a L. 1,577,967:—

con un aumento in tal guisa di	L. 242,527:52
restando non di meno la spesa minore di	L. 35,211:77

Ritenuta dunque nella somma suesposta la spesa di questa linea dal punto di attacco colla Treviso-Vicenza fino a Schio, resta che le sieno addebitati i quoti, che le competono pel tronco comune, per la stazione di Vicenza e per l' officina.

Riguardo a quest' ultima fu già convenuto fra le due amministrazioni il riparto in ragione dei chilometri delle tre ferrovie. Riguardo alla stazione di Vicenza e al tronco comune, crediamo di applicare per analogia le proposte accettate dall' Assemblea Consorziale nell' adunanza del 2 Settembre 1878, riguardo al canone convenuto per l' uso del corpo stradale di ragione dell' Alta Italia dal ponte del Retrone all' attacco colle nuove ferrovie. Ripeteremo quanto allora fu detto, che a rigore la divisione dovrebbe farsi in proporzione del traffico, ossia in proporzione degli assi che corrono sull' una e sull' altra linea. Non avendosi però questi dati, nè essendo possibile averli senza un controllo speciale e non immune da spesa; d' altronde trattandosi di passività che stanno a carico della Provincia di Vicenza anche nella parte afferente al Consorzio, crediamo giusto ed equo, e in ogni modo inappuntabile a norma dei conti, che andiamo svolgendo con questa relazione, il farne il riparto in proporzione del numero dei treni, e quindi nel rapporto di 4[7 al Consorzio, e 3[7 alla Provincia di Vicenza.

Resta a sapersi quali sieno i dispendi importati dal tronco comune, dalla stazione di Vicenza, e dall' officina.

Dei primi risponde con tutto dettaglio la succitata relazione dei Commissari al collaudo, presentando in complesso una spesa di L. 180,494.

Dei lavori per l'officina, e così pure di quelli, che la Società Veneta ha fatti per la stazione di Vicenza è seguita la liquidazione tra la Società stessa e il Consorzio; e le spese risultano per l'officina in un totale di L. 320,262; per la stazione in quello di L. 377,394.

Per quanto riguarda le opere fatte o cedute dalla Società dell'Alta Italia nella stessa stazione, gl'importi relativi, salva liquidazione nelle parti ancora non concordate, figurano complessivamente in L. 202,524.

A rilevare quale sia dunque, tutto compreso, la spesa di costruzione di questa linea, non rimane che una semplice operazione aritmetica.

Fermo il dispendio di . L.	2,912,215 : —
pei lavori da Schio fino all'attacco col tronco comune, si aggiungono:	
a) 3[7 della spesa di questo tronco L.	77,354 : —
b) 32[140 dell'importo dell'officina L.	73,202 : —
c) 3[7 dei lavori della Società Veneta per la stazione di Vicenza . L.	161,740 : —
d) 3[7 delle opere fatte o cedute dalla Società dell'Alta Italia nella stazione stessa . . . L.	86,796 : —
Totale della spesa L.	3.311,307 : —

Resta a dirsi, che anche per questa ferrovia la Società Veneta professa maggiori pretese per la somma di L. 47,185; ma che i rappresentanti della Provincia credono queste pretese inammissibili, e inoltre credono invece di poter alla volta loro accampare fondati diritti verso la Società in causa di opere non eseguite, come sarebbe stato suo obbligo, e per altri titoli.

Spese Accessorie

I. Ferrovie Consorziali

Il costo di una cosa, e in particolare di una ferrovia non si limita al prezzo d'acquisto, o a quello delle spese di costruzione; ma abbraccia anche tutte le spese che sono connesse all'affare, e che ne vengono di conseguenza.

Il costo delle ferrovie Consorziali quindi non è e non può essere il solo capitale necessario a pagare le imprese costruttrici; ma comprende anche tutti i disaggi e i dispendî delle operazioni finanziarie occorse per procacciarselo; e si accresce di quanto importa il servizio dei relativi interessi, e di quanto esigono le incombenti tasse ed imposte, e spese d'amministrazione in quanto a farvi fronte non bastino gli utili patrimoniali e quelli dell'esercizio.

Pertanto quali complessivamente sieno i nostri dispendi, si ricava dai prospetti contabili del Ragioniere Ferrari, i quali da un lato presentano tutti gl' introiti, dall'altro tutte le spese. (Veggansi fra i documenti).

Riassumiamoli:

Introiti

1. Prestiti di I. e II. emissione	L.	14,250,000:—
2. Interessi percetti sulle somme del primo prestito . . .	L.	175,589:06
3. Operazioni cambiarie .	»	3,400,000:00
4. Introiti diversi . .	»	971,119:92
5. Contributi delle Provincie	»	1,964,048:75
Totale	L.	20,760,757:73

Uscite

1. Disaggi e spese dei due prestiti . .	L.	1,356,817:69	
2. Estinzione delle cambiali . .	»	3,400,000:—	
3. Spese di costruzione . .	»	11,584,951:—	
4. Spese diverse	»	902,554:16	
5. Interessi (coupons) del I. prestito e sul capitale cambiario . .	»	1,780,276:40	
6. Ammortamento di tre serie di obbligazioni del I. prestito . .	»	375,000:00	
7. Imposte e spese d'amministrazione	»	465,594:86	
Totale			L. 19,865,194:11
Abbiamo in tal modo una prevalenza degli introiti sopra le uscite; ossia abbiamo tuttavia un fondo disponibile di			L. 895,563:62

Prima di farci all'analisi, che essenzialmente interessa a questo capitolo, crediamo di rilevare che i contributi delle Provincie non eguagliano di buona pezza le spese che sono ad essi addossate.

Infatti queste spese, che quì sopra figurano ai N. 5, 6, 7 dell'uscita, ammontano in totale alla somma di . . . . L. 2,620,871:26

Gli importi contribuiti dalle Provincie invece si limitano a . L. 1,964,048:75

Quindi un ammanco di . L. 656,822:51

Dobbiamo però rammentare che nell'adunanza dell'8 luglio 1875 l'Assemblea Consorziale deliberò di seguire per quel solo caso la generale consuetudine delle imprese ferroviarie pagando col capitale gli interessi del prestito che aveano a maturarsi col 1. gennaio 1876 nella somma di L. 225,000:—

Dobbiamo rammentare eziandio che nell'adunanza 8 Agosto 1876 la stessa Assemblea approvò che la Provincia di Vicenza di già sopracaricata anche per la linea di Schio, potesse sollevarsi della metà del contributo di sua competenza, con ciò che l'importo ne fosse passato a suo debito in conto capitale . . L. 114:—

Finalmente dobbiamo osservare che in fatto le spese annue superarono le previsioni, e quindi i contributi delle Provincie per la somma in tutti gli anni di . . . L. 317,822:51

Ecco in totale la somma di L. 656,822:51

Siamo convinti che abbia saggiamente operato il Consorzio, curando in tal modo di mantenere a portata dei mezzi ordinari delle Provincie i propri bilanci. Non abbiamo il menomo dubbio che il progressivo sviluppo dei redditi delle due ferrovie non tarderà a rendere lieve alle Provincie il maggior peso dipendente dal fatto che le predette L. 656,822:51 sono in tal guisa passate in aumento del debito capitale. È bene notare peraltro, che qualora il Consorzio avesse agito altrimenti, questo debito sarebbe tanto minore quanto è l'importo di detta somma.

Passando all'esame delle varie partite, osserviamo che la seconda in entrata è una somma d'interessi prodotta dal I. prestito; e quindi è un utile che il Consorzio ha percetto, e che può portare a diffalco delle ingenti somme, e per lo stesso prestito e per altri oggetti sostenute.

Altrettanto dobbiamo ripetere della quarta partita; vale a dire degli introiti diversi, dapoichè questi introiti in parte sono vantaggi conseguiti mediante operazioni fatte col ricavato dei prestiti, quali i frutti annui e l'accresciuto valore della rendita pubblica, che abbiamo acquistata pel deposito cauzionale; e quali gli interessi sulle somme anticipate alla Società Veneta; in parte sono il correspettivo dovuto al Consorzio per la manutenzione della nuova strada provinciale dal Governo allocatagli; oppure contribuiscono un utile patrimoniale qual'è il prezzo ricavato dalla vendita delle piante atterrate lungo la già via nazionale da Fontaniva a Lisiera.

Portati perciò questi introiti dapprima ad estinzione e saldo delle spese diverse che vi si contrap-

pongono; fra le quali l'acquisto della predetta rendita, e gli esborsi incontrati per la manutenzione stradale, e pel taglio degli alberi, possiamo passare a sollievo degli altri dispendi il maggior importo degli introiti medesimi risultante in L. 68,566:76.

Cancellate così dal passivo le spese diverse, e cancellatone pure il capitale cambiario, comechè ricevuto da un lato e pagato dall'altro, ci resta a notare che la sesta partita - *ammortamento di tre serie d'obbligazioni del I. prestito* - non deve figurare fra le passività, ma essere passata a diffalco dello stesso prestito.

In ultimo risultato dunque le spese accessorie, che vanno addebitate alle ferrovie Consorziali sono le seguenti:

Disaggi e spese dei due prestiti		L. 1,356,817:69
Interessi (coupons) del I. prestito e sul capitale cambiario . .		» 1,780,276:40
Imposte (L. 234,195:31) e spese di sindacato, controllo e amministrazione		» 465,594:86
In complesso		L. 3,602,688:95
Sono però da dedursi:		
a) gli interessi percetti col I. prestito . . .	L. 175,589:06	
b) il maggior importo degli introiti diversi in confronto delle diverse spese	» 68,566:76	
Totale da dedursi		L. 244,155:82
Le predette spese quindi riduconsi a		L. 3,358,533:13
Aggiungendo l'importo delle opere di costruzione in . . .		L. 11,584,951:—

abbiamo a tutt'oggi, tra spese principali e spese accessorie, compreso ogni disaggio e carico delle operazioni finanziarie, compreso il ser-

vizio degli interessi e le gravissime imposte e le spese d'amministrazione - abbiamo, diceasi, un dispendio in totale di . . . . . L. 14,943,484:13

Certamente non presumiamo, che questa somma vada immune da aumenti. Tutt' al contrario abbiamo già in prospettiva una aggiunta di spesa sia per l'arbitrato pendente sulle pretese della Società Veneta; sia per nuove spese progettate, ed in parte anche riconosciute utili ed ammissibili dalla Commissione Tecnica.

Abbiamo constatato però che ci rimane un fondo disponibile di L. 895,564:62

Ora siamo convinti, che questa somma basterà largamente a tutti i bisogni che abbiamo in presenza; e quindi che il limite estremo dei nostri dispendi per tutte le spese di costruzione, e per le accessorie a tutt' oggi non avrà ad eccedere in totale la somma di . . . . . L. 15,839,048:75

E a questa somma appunto si eleva la esposizione delle Provincie come segue:

a) Prestiti di I. e II. emissione . . . . L. 14,250,000:—

Si deducono le tre serie estinte delle obbligazioni del I. prestito . . . L. 375,000:—

Rimane il debito di . . L. 13,875,000:—

b) Contributi delle Provincie » 1,964,048:75

Totale come sopra L. 15,839,048:75

2. Ferrovia Vicenza - Thiene- - Schio

Parlando dei quattro prestiti fatti per questa linea abbiamo accennato che sul terzo e sul quarto la Provincia prese una somma destinata a supplire ad altri bisogni della sua amministrazione. Or questa somma venne opportunamente stralciata dal cumulo dei detti prestiti, e non fu quindi compresa dal Ragioniere Ferretto nel prospetto contabile che ha compilato all' oggetto di dimostrare unicamente ed esclusivamente tutti gli introiti e tutti i dispendi fatti ai riguardi della linea di Schio, e che si riassumono come segue:

Introiti

1. Importo dei quattro prestiti (non compresa la parte prelevatane dalla Provincia)	L	4,305,756:96
2. Interessi percetti dalle somme dei detti prestiti . . .	L.	7,469:53
3. Introiti diversi . .	L.	7,448:73
4. Versamenti della Provincia	L.	682,462:95
Totale	L.	5,003,138:17

Uscite

1. Disaggi e spese dei prestiti . .	L	578,224:60	
2. Spese di costruzione . .	»	3,311,307:—	
3. Spese diverse	»	10,833:38	
4. Interessi pagati pei prestiti .	»	626,619:01	
5. Ammortamento	»	157,693:34	
6. Imposte e spese d' amministrazione	»	175,003:01	
Totale			L. 4,859,680:34
Resta dunque un fondo disponibile di			L. 143,457:83

Ora ritenuto che gli interessi dei prestiti debbano volgersi a sconto di spese; e ritenuta a diminuzione del debito capitale la somma pagata per l'ammortamento, resta che il costo della ferrovia si accresce delle seguenti partite:

Disaggi e spese dei prestiti	L.	578,224:60
Interessi pagati sui prestiti .	»	626,619:01
Imposte e spese d'amministrazione	»	175,003:01
Differenza in meno degli introiti in confronto delle spese diverse	»	3,384:65
Totale	L.	1,383,231:27
Deduconsi gli interessi percetti dai prestiti	»	7,469:53
Nel complesso quindi le spese accessorie rimangono in . .	»	1,375,761:74
Aggiungiamo le spese per le opere di costruzione	»	3,311,307:—
e con tutti i disaggi e spese dei prestiti, cogli interessi pagati, colle imposte gravissime e le spese d'amministrazione cui abbiamo supplito, il costo della ferrovia si eleva a tutto oggi a un dispendio in totale di	»	4,687,068:74
E col fondo tuttavia disponibile di	»	143,457:83
risulta in totale la somma di .	L.	4,830,526:57

E tale è appunto l'importo, cui ascende l'esposizione a tutt'oggi della Provincia come segue:

Debito dipendente dai prestiti	L. 4,305,756:96	
Deducesi la somma pagata pell'ammortamento . .	» 157,693:34	
Debito attuale		L. 4,148,063:62
Versamenti fatti dalla Provincia		» 682,462:95
Totale come sopra		L. 4,830,526:57

Spese per l'esercizio

Già abbiamo accennato che aspirazione costante prima delle Commissioni Interprovinciali, indi del Comitato Permanente si fu di non obbligare il Consorzio a rispondere delle spese di esercizio se non unicamente coi redditi dell'esercizio stesso.

E questo scopo raggiunto col preliminare 7 Novembre 1872 fu poi raffermato e mantenuto mediante l'istrumento stipulato colla Società Veneta il 17 Aprile 1875 in Atti Marotti.

Assumendo per vent'anni l'esercizio delle due linee, la predetta Società cogli articoli 16 e 18 di quell'istrumento assunse di sovvenire e mantenere del proprio il materiale mobile, nuovo quanto a tutte le carrozze dei viaggiatori e a metà almeno delle lo-

comotive, e dei carri da merci, col solo obbligo nelle Provincie dell' interesse annuo del 6 per 100 sul costo effettivo del primo acquisto; ritenuto che non debbasi sorpassare la somma in totale di Lire 1,600,000, e che gli acquisti siano a farsi d' accordo e nei limiti del bisogno.

Cogli articoli 15 e 19 dello stesso rogito fu poi convenuto, che l' esercente far dovesse tre treni quotidiani di andata e ritorno su entrambe le linee limitando la composizione dei treni a undici veicoli sulla Treviso-Vicenza, e a dieci sulla Padova-Bassano coll' onere nell' esercente stesso di provvedere alla manutenzione ordinaria così della strada, come dell' armamento e dei fabbricati, e ad ogni altra spesa dell' esercizio; il tutto verso il correspettivo chilometrico di L. 5500, e salvo di devenire a speciali accordi per i treni in numero maggiore dello stabilito.

E riguardo alla somma chilometrica di L. 5500, e riguardo all' interesse sul prezzo d' acquisto del materiale mobile, veniva espressamente dichiarato e convenuto, che la Società Veneta assumeva l' esercizio a tutto suo rischio e pericolo con patto espresso, che qualora l' annuo introito lordo risultasse inferiore alla somma o per l' uno o per l' altro titolo dovutale, non possa mai essa pretendere dal Consorzio il pagamento della differenza; ma abbia da rimborsarsi di questo eventuale suo credito e relativi interessi del 6 per 100 esclusivamente mediante i futuri proventi dell'esercizio durante il ventennio, e non altrimenti.

Quanto ai redditi eccedenti la somma di L. 5500 al chilometro, e inoltre l' interesse sul prezzo del

materiale mobile, compreso per patto posteriore, anche quello degli utensili e macchine per l' officina, fu convenuto che sino a L. 12,000 d' introito lordo abbiano a dividersi nella ragione del 20 per 100 alla Società Veneta e dell' 80 per 100 al Consorzio; da L. 12,000 a 14,000 in quella del 18 per 100 alla Società, e 82 per 100 al Consorzio; e finalmente dalle L. 15,000 in su col 15 per 100 all' esercente, e 85 p. 100 alle Provincie.

Del resto fermo sempre il patto dell' esercizio a *forfait* come sopra, non tardò guari a rivelarsi il bisogno di venire a nuovi accordi per quanto concerne il sistema dei treni.

E infatti con un solo treno viaggiante destinato a fare la corsa tanto di andata quanto di ritorno, o colla frase usitata con un treno a *navétte*, si chiarì ben presto impossibile soddisfare adeguatamente ai bisogni del movimento e sull' una e sull' altra linea.

I treni a *navétte* buoni per le linee di assai corto sviluppo, non possono esserlo per queste ferrovie, delle quali l' una con 10 stazioni percorre 48 chilometri; e l' altra con 11 ne percorre 60.

Or dunque tenuto conto del tempo di sosta o di quello per la presa e il rallentamento di velocità che si esigono ad ogni stazione; tenuto conto delle manovre e di altre necessità del servizio che hanno luogo nelle stazioni di testa, è facile accorgersi che tutto calcolato dalla partenza al ritorno per un treno omnibus si richiedono oltre quattr' ore sulla Padova-Bassano, e oltre cinqu'ore sulla Treviso-Vicenza e per lo meno cinque e rispettivamente sei ore per un treno misto.

Quindi inevitabile o il partire troppo presto da

un lato, o l' arrivare troppo tardi dall' altro; inevitabile in molta parte la perdita delle coincidenze sia dell' una coll' altra linea sia d' entrambe con quelle, alle quali fanno capo; e perciò un servizio certamente disadatto e manchevole, e ben lontano dal corrispondere all' aspettazione, e ai bisogni delle popolazioni, e all' ingente capitale collocato su queste linee.

Ancor prima di farne la prova si credette di ovviare ad una parte almeno di questi inconvenienti provvedendo con un quarto treno ai speciali bisogni della Treviso-Vicenza che si trova da ambo i capi allacciata alla rete dell' Alta Italia.

Ciò nondimeno apertesi intieramente coll' 11 Ottobre 1877 le due ferrovie, la non bene assortita combinazione dei treni fu tosto l' oggetto di universali lamenti.

Convinto della necessità di un migliore assetto, il Comitato intavolò pratiche colla Società Veneta affinchè assumesse di attivare tre treni nell' uno, e tre treni nell' altro senso su ambe le linee, colla coincidenza di tutti a Cittadella. Oppose la Società che questi tre treni le avrebbero imposto il disagio e la spesa di far pernottare fuori della propria residenza una sera sì e una sera no, tutto il suo personale viaggiante; disse che in conseguenza tale combinazione avrebbe reclamato un assai alto corrispettivo; e soggiunse che offriva invece un partito a suo avviso preferibile sotto tutti i rapporti, quello cioè di far quattro treni così nell' uno come nell' altro senso su entrambe le linee coll' incrocio di tutti a Cittadella, e con tutte le coincidenze possibili a Padova, Treviso e Vicenza, osservando che i

quattro convogli nel doppio senso andavano in sostanza a risolversi in due *navétte* e avrebbero importato pel Consorzio un dispendio presso che eguale a quello dei tre proposti come sopra.

E per questi motivi, e per l'ulteriore, che i quattro treni in tutte le direzioni avrebbero servito ad accrescere l'incipiente attività delle due linee, abbiamo creduto di accettare in via di esperimento il partito.

Sia bene inteso però, che questo esperimento nel nostro concetto può riguardare il numero delle corse, ma non la necessità, che crediamo evidente e assoluta di abolire il sistema dell'unico treno viaggiante; non quella d'incrociare i convogli a Cittadella, che riteniamo egualmente provata e indiscutibile.

Perciò non abbiamo indietreggiato al riflesso che e i treni in doppio senso, e l'incrocio a Cittadella non potevano farsi nè si sono fatti senza aumento d'oneri pel Consorzio. E infatti perchè divenisse possibile il simultaneo ingresso e servizio di quattro treni in quella stazione era necessario stendervi dei nuovi binari, e farvi altre opere colla spesa in totale di circa L. 80,000. E per avere quattro treni viaggianti invece di due, era necessario un'aggiunta al materiale mobile, aggiunta che fu coi propri denari acquistata dalla Società Veneta; ma sul cui prezzo il Consorzio è tenuto ad assolvere il convenuto interesse coi redditi dell'esercizio.

Premesso che quella spesa fa parte della somma totale delle opere di costruzione già sopra rilevata; e riservandoci di tornare più innanzi e sul materiale mobile e su quella parte di esso, che fu acqui-

stata in aggiunta, teniamo quì a rilevare, che l'attivazione dei quattro treni insieme con quella del servizio cumulativo, e dal trasporto merci a piccola velocità avvenuta il 10 Gennaio 1878 diede coi propri suoi risultati la prova quanto sia interessante il concorso dei treni a Cittadella, e a quale certissimo pregiudizio si andrebbe incontro abbandonandolo.

Diamo fra i documenti il prospetto dei biglietti spacciati dalle stazioni della Padova-Bassano per le stazioni della Treviso-Vicenza e viceversa. Lo diamo pel tempo corso dall'11 Ottobre 1877 al 9 Gennaio 1878, allorchè l'incrocio a Cittadella era incompleto; e lo diamo per l'epoca dal 10 Gennaio a tutto Dicembre 1878 dopo che divenne perfetta la coincidenza dei treni in quella crociera. Il prospetto dimostra che il numero dei suindicati biglietti spacciato nel primo periodo diede un importo del 18 0[0 inferiore a quello che diede il numero degli stessi biglietti spacciato di poi; e ciò nonostante la circostanza, che quest'ultimo è il medio risultato di tutto l'anno, mentre il primo per molta parte si produsse in autunno e non appena seguita l'apertura delle due linee; quando cioè la stagione e la novità maggiormente favorivano il movimento.

Speciale attenzione merita anche l'importo dei detti biglietti, che nel 1878 ascese a Lire 123,157,72, e quindi è una parte considerevole del prodotto viaggiatori delle due linee il quale per l'anno stesso fu in totale di L. 433,275,17.

Nè potrebbe essere altrimenti se si rifletta, che le due linee si servono e si completano reciprocamente mediante la coincidenza.

Abbiamo accennato al prodotto viaggiatori pel 1878.

Aggiungeremo che nello stesso periodo il complessivo reddito fu per la Treviso-Vicenza di L. 351,635,00
per la Padova-Bassano di . . » 274,822,09

quindi in totale di . . . L. 626,457,09

È un reddito chilometrico per la Treviso-Vicenza di L. 5860,58 e per la Padova-Bassano di L. 5725,46; e in media di L. 5793,02.

È questo un reddito che certamente non basta a coprire le spese d'esercizio. Però quanto manchi al pareggio è una questione sulla quale non ci è stato possibile di porsi d'accordo colla Società Veneta e che in conseguenza giusta il voto dell'Assemblea Consorziale forma fra le parti l'oggetto di un secondo arbitramento.

Qual sia principalmente l'oggetto di questa pendenza, lo esporremo in brevi parole dicendo che per la quarta corsa la Società Veneta proponeva un corrispettivo di L. 2,50 al treno-chilometro; vale a dire un corrispettivo eguale a quello che si è stipulato per ciascuno dei tre treni assunti.

Osservava però il Comitato che eguali restando per l'esercente le spese generali, e di poco superiori quelle del personale viaggiante; il quarto treno era ben lungi dall'importare un corrispettivo proporzionale a quello degli altri tre, e perciò col parere anche di persone competentissime insisteva sostenendo che abbia ad esserne di assai inferiore il compenso.

Abbiamo accennato che in ciò sta l'essenziale della controversia. Vi hanno però le questioni accessorie che seguono:

a) se il numero dei veicoli a cui è limitata la

composizione dei treni debba intendersi treno per treno, oppure per la media dei treni come sostiene il Comitato, anche in questo suffragato da opinati autorevoli;

b) se abbia l'esercente diritto di escludere dal prodotto delle due ferrovie e di ritenere per suo conto speciale gli incassi provenienti da diritti di magazzinaggio, pesatura, multe per false dichiarazioni, multe passaggeri, fitto di locali e simili.

Persuasi del fondamento delle nostre eccezioni confidiamo che saranno accolte con favore dagli arbitri.

Ci resta a parlare del materiale mobile.

Giá abbiamo veduto, che per patto gli acquisti dovevano esserne fatti d'accordo, e i due Comitati non hanno mancato di valersi con una certa larghezza di questo diritto.

Col consiglio e coll'opera del riputatissimo Ingegnere specialista Comm. Francesco Porra, e d'accordo colla Società Veneta, i Comitati sino dal 19 Giugno 1875 tracciarono le condizioni e prescrissero un capitolato d'oneri per la fabbricazione delle locomotive, che venne affidata alla Casa Kessler di Esslingen quale migliore offerente.

La commissione data si limitò allora a nove locomotive tre per la Schio e sei per le Consorziali; e il 7 Agosto i due Comitati d'accordo e in concorso colla Società Veneta imposero a queste machine i nomi delle città e capoluoghi che giacciono lungo le tre linee.

Poco appresso il sistema dei veicoli e il quesito se fosse opportuno di adottare anche una quarta classe furono oggetto di consultazioni verbali e scritte,

che hanno avuto la loro conclusione nella conferenza tenuta a Venezia il 24 Agosto 1875 coll' intervento dei due Comitati, della Commissione Tecnica, del Preside della Società Veneta e dei distinti Ingegneri Porra ed Agazzi. Fu in quella occasione, che dietro approfondita discussione valutati tutti i vantaggi e tutti i discapiti fu abbandonata l'idea dei veicoli a sistema americano, e data la preferenza a quello delle vetture a compartimenti. Nell' occasione medesima fu anche deliberata l' ordinazione di 74 vetture; delle quali 6 di I. classe; 18 miste; 8 di II. classe; 36 di III. e 6 bagagliai; il tutto da distribuirsi nelle convenienti proporzioni fra le tre linee.

Ferma la massima di preferire, a condizioni eguali l'industria nazionale, la costruzione delle predette vetture venne affidata alla Casa Grondona di Milano. Pei carri da merci si è poi invece creduto necessario ricorrere alla Bristol Wagon Worcks.

Del resto e per renderle pari al bisogno, e in riflesso di una quarta corsa sulla Treviso-Vicenza, e in seguito al partito preso di abbandonare in entrambe le linee il sistema dell' unico treno viaggiante, la dotazione di materiale mobile deliberata il 24 Agosto a Venezia venne a varie riprese e per varie deliberazioni del Comitato accresciuta.

Non ancora furono constatati i singoli acquisti di materiale mobile fatti dalla Società Veneta previo accordo colla rappresentanza consorziale. Però da alcuni prospetti attigniamo in via d'avviso che il materiale attualmente in servizio sulle ferrovie consorziali sia il seguente:

Locomotive a 4 ruote accoppiate	N.	9
dette tender a 4 e 6 »	»	5
Vetture salon e breack »	»	2
» a salon con coupè a letto	»	3
» di I. classe	»	4
» miste a salon	»	4
» » a coupè	»	8
» di II. classe	»	6
» di III. »	»	28
Bagagliai	»	6

Nello stesso modo dagli stessi prospetti ricaviamo che i carri da merci compresi quelli per le manutenzioni ascendono al numero di 153, e si tengono di uso e servizio comune fra le tre linee.

Non ancora la Società Veneta ci ha passati i suoi conti di spesa nè relativamente ai materiali, dell' officina nè pel materiale mobile.

Coi dati che abbiamo però crediamo di poter ritenere che e il materiale mobile di prima dotazione e l' aggiunta deliberatane il 17 Dicembre 1877, e gli utensili e macchine dell' officina importeranno insieme una spesa di circa L. 1,700,000, vale a dire una somma di assai poco eccedente quella che fu accennata per limite nella stipulazione 17 Aprile 1875.

Ora in via d'avviso e per quanto è possibile, vediamo quali sieno le risultanze dell' anno or ora decorso.

Ritenuto per tre treni il corrispettivo di L. 5500 al chilometro, ne risulta una spesa di L.	594,000,—
Pel quarto treno esponiamo ad esuberanza la metà della spesa occorrente per ciascuno dei primi tre; ossia la metà di L. 198,000, quindi L.	99,000,—
Finalmente sul materiale mobile e utensili prendendo l' interesse del 6 p. 100 sulla somma di L. 1,700,000 abbiamo . . . . . L.	102,000,—
Quindi un dispendio in totale di L.	795,000,—

	Riporto L.	795,000,—
Deducendone i redditi delle due ferrovie nelle già rilevate .	L.	624,983,48
ci rimane tuttavia un debito di	L.	171,016,52

Si aggiunga il disavanzo lasciato dalle due linee per l'esercizio dall'11 Ottobre a tutto Dicembre 1877; e si aggiunga anche quello anteriormente emerso pei tronchi da Treviso a Castelfranco e a Cittadella che furono aperti rispettivamente il 16 Luglio e l'8 Agosto dell'anno stesso, e si avrà in quale misura sia impegnato l'avvenire dei redditi di queste ferrovie.

Chiusi però sempre ad ogni illusione, abbiamo altre volte provato coi fatti alla mano, e abbiamo espresso in ogni occasione il nostro convincimento, che i principî sempre son ardui, e che solo col tempo e col lungo tempo si possa contare sullo sviluppo del movimento e del traffico intorno una ferrovia.

Che delle nostre previsioni sieno piú lieti gli eventi, è ciò che vedremo nel seguito.

Linea Vicenza - Thiene - Schio

Il contratto per l' esercizio della linea Vicenza-Thiene-Schio contiene patti identici a quelli che riguardano le ferrovie Consorziali così per l' obbligo nell' esercente di fare tre treni giornalieri di andata e ritorno con materiale proprio, come per il corrispettivo stipulatone in L. 5500 al chilometro, e più l' interesse del 6 per 100 sul prezzo di detto materiale e su quello dell' officina in proporzione d' uso, come infine pel patto di non poter mai conseguire nessun pagamento se non coi proventi dell' esercizio medesimo.

Del resto a differenza delle ferrovie Consorziali, la linea di Schio di soli 32 chilometri con quattro sole stazioni non abbisogna che di 55 o 62 minuti per essere in discesa o in ascesa percorsa dai treni omnibus, e rispettivamente di 58 o 67 per esserlo dai treni misti. È dunque il caso che i treni a *navette* possono soddisfare, come infatti soddisfano con bastante pienezza al servizio.

Quale sia e quanto importi il materiale mobile addetto a questa linea lo abbiamo in via sempre d' avviso dai prospetti citati di sopra. Eccone pertanto il dettaglio.

Locomotive tender a 4 ruote accoppiate	N.	3
Vetture a salone con coupè a letto	»	1
» di I. classe	»	2
» miste a salone	»	2
» » coupè	»	2
» di II. classe	»	2
» di III. »	»	14
Bagagliai	»	2

Quanto ai carri da merci abbiamo già detto ch'essi servono in comune a questa linea, e alle Consorziali; per cui nel riparto degli oneri, che vi si connettono, crediamo di avere in giusta proporzione per base i risultati del traffico.

Del resto quali sieno stati i prodotti di questa linea risulta dal relativo Prospetto dell'Ufficio Controllo che pure pubblichiamo fra i documenti. Apparisce da esso che gli introiti pel 1877 furono in complesso di L. 215,877,26, e pel 1878 di L. 194,980,64; o in altri termini di 6746,16 al chilometro pel primo anno, e di L. 6093,15 pel secondo. È una diminuzione certo sconfortante di redditi, ma che peraltro si spiega col triste periodo di crisi commerciale ed economica che attraversiamo.

Bastano quegli introiti a coprire le spese di esercizio? A buon conto abbiamo annualmente il corrispettivo di L. 5500 al chilometro che in totale per 32 chilom. ammonta alla somma di L. 176,000,—

Abbiamo inoltre il 6 per 100 sul prezzo del materiale mobile e dell'officina, che a questi riguardi valutiamo al di grosso nel capitale di L. 500,000; e quindi l'interesse nella predetta ragione in . . . . . L. 30,000,—

Si avrebbe per tal modo un passivo di L. 296,000,—

Ora a questa stregua apparirebbe che i redditi del 1878 sarebbero alquanto al disotto del debito, mentre invece quelli del 1877 li eccedono, quantunque in tenue misura.

Dobbiamo soggiungere che pende da lungo tempo la liquidazione del rispettivo credito e debito a

tutto l'anno 1878; ma la Società Veneta quantunque eccitata fa attendere ancora le sue osservazioni ed eventuali conclusioni. (*)

Controllo e Circolazione

Interessati nei redditi dell'esercizio e in generale per l'osservanza degli obblighi assunti dall'esercente, era ben naturale, che i due Comitati si ponessero in misura di provvedere ai corrispondenti diritti. Quindi fra i patti stipulati colla Società Veneta dalla Provincia di Vicenza coll'istrumento 2 Ottobre 1874 (art. 23) e dal Consorzio Interprovinciale coll'istrumento 17 Aprile 1875 (art. 26) vi è quello del Sindacato a mezzo dei rispettivi Comitati sia per la constatazione dei redditi, sia per l'adempimento da parte dell'impresa de' suoi oneri contrattuali non solo per la costruzione ma anche per l'esercizio.

Erano già presso il loro termine le opere di costruzione della linea di Schio, e proseguivano con alacrità quello delle ferrovie Consorziali allorchè in una conferenza tenuta a Venezia il 9 Agosto 1876 i Comitati Interprovinciale e Provinciale, e l'onorevole Preside della Società Veneta convennero:

a) che la Società esercente debba passare all'ufficio dei rispettivi Comitati i conti dei prodotti per ciascuna stazione e per ciascun servizio corredandoli

(*) La Società Veneta spedì di recente una nota, colla quale propone alcuni rilievi che restano ancora a discutersi.

dei relativi foglietti e bollette numericamente coordinati.

b) che i conti sieno dati di dieci in dieci giorni e intercalati per modo che il conto passaggeri sia fornito il quinto giorno, e il conto degli altri servigi sia fornito l' ultimo dei dieci giorni.

c) che la documentazione debba essere regolare e completa, e i risultati conformi ai riepiloghi offerti dalla Società stazione per stazione, ritenuto nel Controllo interprovinciale e provinciale il diritto di procedere a ispezioni dirette sia negli uffici di ciascuna stazione sia in quello di Controllo che alla sua volta la Società ha stabilito a Vicenza.

d) che dietro reclamo trasmesso all' Incaricato della Società Veneta, debba questi provvedere alle occorrenti notifiche stazione per stazione.

Il 6 Settembre dello stesso anno 1876 apertasi al pubblico esercizio la linea di Schio il giorno stesso furono assunti provvisoriamente in funzione un Controllore capo e due Assistenti, il primo dei quali aveva già studiata la partita, e in progresso dimostrò un' attitudine distinta all' ufficio.

Iniziata con questa linea l'attività del Controllo, ben presto se ne ebbero i dati per giudicare del numero del personale allo stesso uopo necessario nei riguardi delle ferrovie consorziali. Il Capo Controllo credette a ciò sufficienti sei impiegati, oltre i due che già faceano servizio per la linea di Schio; ed oltre il Capo medesimo.

Accolta questa proposta, e accolto con essa ben anco il partito di ammettere alla pratica delle operazioni di controllo i sei giovani designati due per Provincia, il Comitato Interprovinciale e il Provin-

ciale si sono posti d' accordo per allestire, e il 9 Agosto 1877 hanno allestito e successivamente posto in vigore un Regolamento provvisorio, che venne poi sostituito da un Regolamento stabile concordato e proposto dai due Comitati, approvato dall' Assemblea Consorziale nella seduta del 20 Giugno 1878 e dal Consiglio Provinciale di Vicenza ai riguardi di quella amministrazione nell' adunanza del 10 Luglio successivo con effetto retroattivo al 1. Luglio stesso.

Ripubblichiamo fra i documenti quest'ultimo documento non senza osservare che i criteri e le disposizioni di esso furono in generale desunte dalle discipline sullo stesso argomento adottate dalle grandi amministrazioni ferroviarie, con studio speciale di adattarle alla nostra esile taglia.

Lo stipendio di L. 3600 al Controllore Capo, quello di L. 1500 agli otto Aggiunti, le necessarie trasferte e spese d' ufficio importano nel loro complesso un aggravio di annue L. 19,000, a far fronte al quale sono tenuti il Consorzio e la Provincia di Vicenza per le rispettive linee.

È peraltro evidente, che al pari e anzi a più forte ragione di un buon padre di famiglia i due Comitati non possano trascurar di conoscere i redditi delle loro amministrazioni e ciò anche ai riguardi della divisione che deve esserne fatta a norma delle relative competenze linea per linea.

Provveduto in tal modo alla rilevazione e controllo dei redditi era a provvedersi anche al sindacato e controllo delle manutenzioni e dell' esercizio. E a questo bisogno soddisfece ai propri riguardi l' Assemblea consorziale nella suaccennata adunanza del 20 Giugno 1878, deliberando di affidarne intanto

l'incarico a due Membri tolti del proprio seno, e precisamente agli Ingegneri cav. Erizzo per la linea Padova-Bassano, e cav. Tessari per la Vicenza-Treviso, interessandoli anche a porsi d'accordo fra loro per ogni mancanza che avessero occasione di rilevare sopra entrambe le linee; ritenuto in ciascuno l'obbligo di due sopraluoghi normali, e la facoltà di altri due; il tutto giusta le esuberanti proposte degli ingegneri medesimi senza stipendio alcuno, ma solo verso le indennità, che sogliono essere corrisposte ai rappresentanti il Consorzio.

Al bisogno medesimo di questo secondo Controllo provocherà quanto prima le necessarie disposizioni anche il Comitato per la linea di Schio.

Ci resta a far cenno che sull'esempio delle altre amministrazioni ferroviarie il Comitato ha predisposto, e l'Assemblea consorziale del 20 Giugno ultimo ha approvato un Regolamento per la circolazione gratuita, o con ribasso di prezzo, che pure pubblichiamo.

Convenzione e Regolamento pel servizio cumulativo, transito e uso e servizio delle stazioni comuni colle strade ferrate dell' Alta Italia.

Parlando dei nostri rapporti colle ferrovie dell'Alta Italia abbiamo rilevato come concedendoci la ferrovia Treviso-Vicenza, il R. Governo ci abbia es-

senzialmente concessa una linea trasversale, una linea di transito. Sfortunatamente malgrado le rimostranze a nostro favore di un considerevole numero di Deputati e Senatori; malgrado le petizioni al Parlamento di Camere di Commercio, e Municipî cospicui; infine malgrado il buon volere di un eminente Ministro, non siamo ancora riusciti a far prevalere quello che riguardiamo come il nostro diritto.

Tutto ciò che abbiamo ottenuto conchiudesi nella Convenzione 22 Dicembre 1878, e nel posteriore analogo Regolamento. Ci affrettiamo a soggiungere, che questa Convenzione fu fatta con espressa riserva d' ogni azione che spetta al Consorzio.

Abbiamo gia detto, che nello schema di legge per l' inchiesta ferroviaria, l' onorevole Ministro dei Lavori Pubblici, si era coll' articolo undecimo riservata la facoltà di addivenire a convenzioni di servizio cumulativo con altre amministrazioni ferroviarie, e di autorizzare quelle modificazioni parziali delle tariffe, che avesse ritenute convenienti per lo sviluppo del traffico. Votata e sancita quale venne proposta la detta legge, si affrettò il Comitato a intavolare le pratiche necessarie a ricavarne il possibile profitto E infatti raccolti a Milano i Delegati dell' amministrazione dell' Alta Italia e quelli del Consorzio furono dall' una e dall' altra parte proposte e discusse le basi di un accordo pel transito sulla ferrovia Treviso-Vicenza, e per l' uso e servizio comune nelle stazioni di Padova, Treviso e Vicenza; il tutto come nei relativi verbali 19 e 20 Settembre 1878.

Senonchè privi di mandato a conchiudere i Delegati dell' Alta Italia si riservarono di sottoporre e

sottoposero i risultati della conferenza alle superiorità per le decisioni ministeriali.

Seguì il Comitato con cura le fasi della pendenza. Ma per le dichiarazioni fatte il 30 Giugno alla Camera (vedi pag. 139) si credette il Ministro impegnato a limitare le concessioni. E infatti le limitò deliberando di accordare al Consorzio il trasporto da Treviso a Vicenza, e viceversa dei carri completi a piccola velocità colla retribuzione di L. 15 per ogni carro trasportato in transito; ma però colla condizione che qualora dopo il primo anno fosse constatata per l'Erario una perdita eccedente la somma di L. 70,000, in questo caso sia il Governo in facoltà di disdire l'accordo, salvo al Consorzio di farlo sussistere rifondendo pegli anni avvenire la differenza.

Approvate del resto le basi tracciate nei succitati verbali si sono di nuovo raccolti a Milano i Delegati dell'una e dell'altra amministrazione e sono alfine riusciti a stipulare la Convenzione 22 Dicembre 1878. Ha questa un triplice oggetto: il servizio cumulativo, il transito sulla Treviso-Vicenza, l'uso e il servizio comune nelle stazioni di Padova, Treviso e Vicenza.

Quanto al servizio cumulativo, esso fu convenuto pei trasporti di viaggiatori, bagagli e merci a grande e piccola velocità sulle basi medesime della Convenzione già stipulata fra il Consorzio e la cessata Società dell'Alta Italia sotto la data 15 Ottobre 1877.

Più specialmente fu poi pattuito che tale servizio abbia ad intendersi esteso anche alle strade ferrate Romane e Meridionali previo l'assenso delle rispettive amministrazioni, e ritenuto che l'Amministrazione dell'Alta Italia abbia a restare quale in-

termediaria fra le dette Amministrazioni e il Consorzio nello stesso modo, in cui lo è fra le Amministrazioni medesime, e le Società Ferroviarie estere.

Dichiarando poi limitato il servizio cumulativo alle amministrazioni di strade ferrate esistenti entro i confini del regno, fu stabilito che i trasporti destinati a stazioni estere sieno appoggiati ai transiti internazionali rispettivi, od a quelle altre stazioni della rete dell' Alta Italia ammesse al servizio internazionale, che fossero dai mittenti preferite. Analogamente i trasporti provenienti dall' estero e diretti alle ferrovie consorziali devono essere avviati con appoggio a quello cui spetta fra i transiti di Padova, Treviso e Vicenza.

Quanto al transito fu pattuito di affidare al Consorzio il trasporto pella via Treviso-Cittadella-Vicenza dei carri completi in partenza da Vicenza ed oltre e destinati a Treviso ed oltre e viceversa, e ciò coll' obbligo nell' Amministrazione dell' Alta Italia di compensare il Consorzio di questo servizio con L. 15 per ogni carro trasportato in transito.

Pretendeva l' Amministrazione dell' Alta Italia il nolo di tutti i carri in transito pel tempo dalla consegna di essi alla riconsegna; e pretendeva pure che l' Amministrazione delle ferrovie Consorziali dovesse assumere a proprio carico il ritorno dei carri vuoti in numero eguale a quello dei carri pieni affidatigli pel passaggio sulla sua linea. Era una doppia e importante falcidia all' assai scarsa retribuzione convenuta pel transito. Vi si opposero i rappresentanti il Consorzio, ma non sono riusciti che ad ottenerne la limitazione, riguardo al nolo, ai soli carri appar-

tenenti ad estranee amministrazioni; riguardo al ritorno dei carri vuoti al 15 per 100 dei carri pieni ricevuti in transito.

L'Amministrazione dell'Alta Italia volle inoltre esser libera di applicare tanto alle spedizioni transitanti per Cittadella, quanto a quelle che continueranno a seguire la via di Mestre a grande o a piccola velocità, le tariffe vigenti, o quelle altre, che credesse di mettere in vigore conteggiandole sia sul percorso di chilometri 60, sia su quello di 80 a suo piacimento con rinuncia del Consorzio ad ogni azione ed eccezione in contrario; ma con patto però che resti fermo nel mittente il diritto d'indicare la via per la spedizione delle merci; e che qualora per di lui volontà questa spedizione debba percorrere la via di Mestre, l'applicazione delle tariffe debba sempre esser fatta sull'effettiva lunghezza di chilometri 80.

Del resto a termini delle prescrizioni ministeriali fu stabilito che qualora all'espiro del primo anno si avverasse per l'Alta Italia una perdita maggiore di L. 70,000 dipendentemente da questi accordi; in tal caso possa quell'Amministrazione disdire gli accordi medesimi con facoltà però nel Consorzio di farli sussistere indennizzandola della differenza.

Riguardo all'uso delle stazioni di Padova, Treviso e Vicenza, l'Amministrazione dell'Alta Italia ne fa parte al Consorzio pei bisogni delle sue linee, obbligandosi a farne il servizio col proprio personale, ad assicurare la buona e regolare esecuzione del servizio medesimo, a vegliare che i propri agenti usino le stesse cure, che sono da essi dovute al servizio interessante le linee dell'Alta Italia e infine a provvedere sui ricorsi che le venissero fatti da parte del Consorzio.

Delle spese comuni fu convenuto il riparto fra i contraenti in ragione del numero degli assi di veicoli entranti od uscenti nelle dette stazioni pel servizio dell'una o dell'altra amministrazione.

Quali poi sieno a riguardarsi come spese comuni fu una questione su cui non fu molto facile porsi d'accordo. Ammesse siccome comuni tutte le spese di esercizio; e ammesse per tali anche quelle che derivano da avarie, sottrazioni, smarrimenti, incendi avvenuti in stazione, i Delegati del Consorzio in base all'articolo 270 della legge sulle opere pubbliche sostenevano, che avendo provveduto a proprie spese a quanto abbisognava pel proprio stabilimento e per l'uso comune nelle stazioni di Padova, Treviso e Vicenza, così nulla fosse per l'uso stesso dovuto all'Amministrazione dell'Alta Italia. I Delegati di questa al contrario opponevano, che le spese fatte da essa eccedeano nel loro complesso l'importo di quelle che avea sostenuto il Consorzio, e quindi insisteva affinchè fosse concordato un compenso sulla diferenza. Si finì coll'ammettere appunto questo compenso attribuendo alle parti ad uso comune di dette stazioni un fitto di annue L. 33,000, da ripartirsi fra le due Amministrazioni in ragione degli assi entranti ed uscenti come sopra.

Erano ancora un desiderio gli accordi pel servizio telegrafico ad uso dei privati; ed anche tale pendenza fu svolta colla predetta Convenzione. Assumendo l'Alta Italia il disimpegno di questo servizio nelle stazioni comuni pei dispacci provenienti dalle stazioni consorziali o al loro indirizzo, fu stabilito per ciascuna Amministrazione il diritto di ritenere per proprio conto le tasse dei telegrammi spediti

dalle stazioni di rispettiva appartenenza, salvi i quoti dovuti allo Stato sulle tasse medesime.

La Convenzione ha la stessa durata ch' era stata fissata per l' inchiesta ferroviaria; vale a dire a tutto Giugno 1880 Ma è però prorogabile di sei in sei mesi, salva disdetta da darsi tre mesi prima della scadenza.

Per tutti i dettagli si è stabilito di provvedere, e fu provveduto coll' analogo Regolamento, che insieme colla Convenzione pubblichiamo fra i documenti.

L' attuazione dei nuovi patti dovea per lo stipulato seguire sino dal 1. Gennaio scorso. Però alcune difficoltà sorte dapprima sul tenore della Convenzione e indi su quello del Regolamento, ne hanno ritardato al 6 corrente la messa in vigore.

Circa alla Convenzione, il nuovo Ministro dei Lavori Pubblici con nota 31 Dicembre 1878 N. 95185-7756 esprimeva l' avviso che anche pel primo anno la perdita dell' erario non dovesse eccedere il limite di L. 70,000, e quindi voleva che il Consorzio si obbligasse eventualmente a rifondere la qualunque eccedenza.

Circa il Regolamento, il Consiglio d'Amministrazione delle strade ferrate dell' Alta Italia dichiarava di non poter accettare lo statuito all' articolo 81 pel tempo di resa dei carri in transito, e inoltre insisteva affinchè pegli effetti della ripartizione delle spese comuni fossero, addebitati al Consorzio gli assi dei veicoli in arrivo e in partenza da e sulle linee Consorziali, compresi anche quelli in transito sulla Treviso-Cittadella-Vicenza.

Quanto a quest' ultima esigenza, inutilmente il Comitato lottò per non assoggettarvisi. Quanto a quella

riflettente il tempo di resa dei carri in transito, venne transatta stabilendo all'uopo un periodo di dodici ore, e aggiungendovi il patto che in caso di ritardo non debba il Consorzio essere chiamato a rispondere delle eventuali conseguenze se non in quanto l'Alta Italia sia effettivamente obbligata a supplirvi, e in proporzione delle ore di mora imputabili all'una e all'altra Amministrazione.

Finalmente quanto al concetto che anche pel primo anno dovesse l'erario essere rifuso di ogni perdita eccedente le L. 70,000, l'attuale Ministro, in seguito ai schiarimenti venutigli da parte del suo antecessore, ha receduto dalla condizione, ed ha quindi approvato in via assoluta il Convegno, come da nota del Consiglio d'Amministrazione dell' Alta Italia 28 Gennaio 1879 N. 1068.

Nuovi accordi colla Società Veneta

Fino da quando fra l'Amministrazione dell' Alta Italia e il Consorzio furono in appoggio alla legge tracciate le basi di nuovi e più utili accordi, la Società Veneta, offerse spontanea di assumere a tutto suo rischio e pericolo l'esercizio per un biennio delle ferrovie consorziali, tenendo a suo carico le generalità delle spese e a suo beneficio i prodotti, obbligandosi di corrispondere al Consorzio L. 108,000 pel primo anno, e L. 162,000 pel secondo; e inoltre rimandando a dopo rimesso in vigore il suo primo contratto, e

quindi a dopo il termine dei due anni, l'incasso dei suoi crediti d'esercizio da pareggiarsi sempre coi redditi dell' esercizio stesso.

Assoggettata alle deliberazioni dell' Assemblea Consorziale questa proposta, dessa nella sua adunanza del 7 Gennaio 1879 autorizzò il Comitato ad accoglierla e lo autorizzò anche a rimettersi in arbitri per far liquidare e decidere tutte le differenze pendenti sui crediti dell' esercizio, e in dipendenza alla diversa applicazione e interpretazione dei patti ed obblighi concernenti l' esercizio medesimo.

Predisposta e sull' uno e sull' altro affare la stipulazione, pel primo fu oggi stesso firmato il relativo istrumento in atti Marotti; pel secondo fu invece rimessa ad altro prossimo giorno la firma, attese difficoltà insorte circa la scelta degli arbitri..

Qual sia del resto il tenore del predetto istrumento, pochi cenni basteranno a farlo conoscere. Si obbliga la Società Veneta all' esercizio delle ferrovie consorziali, e si obbliga a farlo con quattro treni al giorno come in presente, dei quali due misti, uno omnibus ed uno semidiretto su entrambe le linee; si obbliga pure a provvedere a tutte le esigenze del servizio a tutte sue spese con speciale dichiarazione di ritenere il Consorzio sollevato ed indenne dal carico dell' interesse del 6 p. 100 così sul materiale mobile come su quello dell'officine. Infine si obbliga a pagare al Consorzio le somme di cui abbiamo fatta menzione quì sopra; e d' altra parte si stipula in corrispettivo il diritto di percepire, e di ritenere per proprio conto così i pagamenti che verranno fatti dall' Alta Italia pei carri in transito come ogni altro reddito delle due linee.

Ci duole l'aggiungere, che le gravezze dei noli e del ritorno dei carri vuoti, a cui abbiamo dovuto piegarsi mediante la Convenzione coll' Alta Italia ci abbia accollato verso la Società Veneta l' obbligo di assoggettare a falcidia la somma del predetto corrispettivo. E infatti per patto tale somma dovrà assottigliarsi di una lira per ogni carro ricevuto in transito ai riguardi dei detti oneri; oppure di quanto effettivamente importano gli oneri stessi a scelta del Comitato, il quale peraltro è tenuto a decidersi entro due mesi per l' uno o per l' altro partito.

Basata sulla prospettiva di avere almeno dodicimille carri in transito la Società Veneta volle anche essere garantita di questo numero con patto che debbano essere abbuonate L. 7,50 per ogni carro in meno e d' altra parte con quello che per ogni carro in più, debba essa contribuire al Consorzio L. 3,25 oltre gli altri importi dovutigli.

Coi dati statistici che abbiamo compulsati, e colla fiducia che c' ispira la lealtà e l' onorabilità dell' Amministrazione delle strade ferrate dell' Alta Italia anche quale amministrazione governativa, non dubitiamo di esprimere il convincimento che più probabilmente il detto numero di carri debba essere superato anzichè non raggiunto.

Trascorsi i due anni, fu convenuto il ritorno al vecchio contratto di esercizio, che infrattanto rimane sospeso, fermo peraltro il Controllo dei redditi così a norma del Consorzio come nei rapporti d' interessenza delle Provincie fra loro: e del resto con patto che nell' applicazione e interpretazione di detto contratto debbano anche per l' avvenire ritenersi obbliga-

torie le decisioni degli arbitri, o così i nuovi patti che intervenissero fra i contraenti.

A questi riguardi il già allestito compromesso deve formare parte integrante dell'odierna stipulazione.

Conclusione

Ed ora che sarà a giudicarsi delle nuove condizioni, in cui è posto il Consorzio pel duplice affare conchiuso coll' Alta Italia e colla Società esercente?

Sono certamente magri accordi. Tuttavia non ci sembra lecito il dubbio, che le sorti delle ferrovie consorziali ne sieno alquanto sollevate.

Vogliamo essere pessimisti ad oltranza. Vogliamo figurarci ridotti a seimille soltanto i carri che ci verranno affidati in transito. Vogliamo perfino supporre l' impossibile; vale a dire che neppur uno dei dodicimille carri si presenti a sfilare sulla nostra linea. In ambi i casi deducendo dalla contribuzione dovutaci dall'esercente L. 7,50 per carro ai riguardi dell' assunta garanzia; e nel primo caso deducendone anche L. 1 ai riguardi del nolo e dei carri vuoti da ricondursi avremo sui seimille carri una deduzione di L. 57,000, e sui dodicimille quella di L. 90,000; e quindi ci resteranno tuttavia disponibili nel caso peggiore L. 18,000 pel primo anno, L. 72,000 pel secondo, e nell' altro rispettivamente L. 51,000 e Lire 107,000.

Non crediamo necessario di aggiungere che a

forza di pessimismo siffatte supposizioni sono per sè inverosimili e assurde. Gli oneri assunti dalla Società Veneta spiegano l'importanza dei patti che abbiamo concordati coll' Alta Italia; spiegano con quale fiducia la Società faccia assegnamento sopra un prossimo sviluppo dei redditi delle nostre linee. Dividiamo noi pure queste convinzioni, e quindi abbiamo con premura accettato l'obbligo della Società di tener frattanto sospesa la ripetizione del debito emerso per l'esercizio, persuasi che in capo ai due anni i prodotti delle due ferrovie ci daranno i mezzi di estinguerlo senza obbligarci a ricaricare di soverchio i bilanci delle Provincie, che ora contiamo di poter allegerire in esito al convenuto.

Di questo risultato ci affida l'abile direzione della Società Veneta, ora anche direttamente e principalmente interessata a promuovere colla maggiore attività delle due linee il suo proprio e più lauto profitto. E se ne affida ben anco il nostro diritto, pel quale ci siamo fatti riserva e al quale porremo ogni cura affinchè finalmente sia resa giustizia.

Sul progressivo sviluppo dei redditi contiamo anche ai riguardi della linea di Schio. Per nostro convincimento è impossibile che questa linea non giunga ben presto a rendere quanto già rende la linea affatto affine, e forse inferiore di Biella.

Tutto sommato dunque le Provincie hanno ancora dinanzi un grosso carico. Tuttavia la prospettiva è d'assai migliorata per quanto almeno riguarda le consorziali.

Tra il reddito occorrente a pareggio delle spese di esercizio, e l'ulteriore che abbisogna pel saldo delle annualità assunte verso il Consorzio, è chiaro

che pei due anni prossimi la Società Veneta deve fare assegnamento sopra ben oltre L. 300,000 di maggior prodotto. È una fiducia che deve ispirare e avvalorare la nostra. Tutte d' accordo le statistiche ferroviarie c' insegnano che il traffico di una ferrovia non si forma d' un tratto, ma si sviluppa progressivamente attirando a sè grado a grado il movimento determinandolo moltiplicandolo.

E questi riflessi e quelli della condizione giuridica, in cui ci troviamo di fronte al Governo, devono per nostro convincimento bandire dagli animi nostri ogni apprensione circa l' avvenire delle nostre linee, e circa lo stesso sollievo dei bilanci delle Provincie.

Vicenza, 5 *Marzo* 1879

INDICE

Prefazione

Strade ferrate Consorziali

Preliminari . . . . . *Pag.* 1
Atto fondamentale del Consorzio . » 10
Statuto . . . . . » 15
Capitale di costruzione . . . » 19
Riparto delle spese e degli utili . » 22
Linea Padova - Bassano . . . » 24
Opposizione della Società Ferroviaria dell' Alta Italia e decreto di concessione . » 28
Le strade ferrate del Consorzio Interprovinciale, e Venezia . . . . . » 34
Contratto colla Società Veneta . , » 42
Ponte di Fontaniva . . . . , » 52
Ponte sul Tesina a Lisiera sulla strada Provinciale . . . . . » 54
Costruzione di manufatti . . . » 55
Strada Provinciale . . . . . » 56
Sorveglianza dei lavori . . . » 62
Descrizione sommaria del lavoro . » 66
Prestiti . . . . . » 78
Concorso dei Comuni e Contabilità . » 90

Ferrovia Vicenza - Thiene - Schio

Deliberazioni del Consiglio Provinciale . » 95

Comitato ferroviario . . . . . *Pag.* 102
Progetto di dettaglio, contratto colla Società Veneta, sorveglianza del lavoro . » 104
Descrizione sommaria del lavoro . » 106
Prestiti . . . . . » 109
Regolamento . . . . . » 114

Ferrovie Interprovinciali e Vicenza-Thiene-Schio

Tratto e stazioni comuni colla Società Ferroviaria dell' Alta Italia . . . . . » 119
Rapporti d' esercizio colla ferrovia dell' Alta Italia . . . . . » 128
Officine . . . . . » 140
Spese di costruzione delle ferrovie consorziali . . . . . » 148
Spese di costruzione della ferrovia provinciale . . . . . » 156
Spese accessorie - ferrovie consorziali . » 160
Spese d' esercizio - ferrovie consorziali » 168
id. Linea Vicenza-Thiene-Schio » 179
Controllo e Circolazione . . . » 181
Convenzione e Regolamento pel servizio cumulativo, transito e uso e servizio delle stazioni comuni, colle strade ferrate dell' Alta Italia » 184
Nuovi accordi colla Società Veneta . » 191
Conclusione . . . . . » 194

DOCUMENTI

a corredo della Relazione 5 marzo 1879 sulle strade ferrate Padova - Bassano, Treviso - Vicenza e Vicenza - Thiene-Schio.

ATTO FONDAMENTALE

DEL CONSORZIO FERROVIARIO

PADOVA - TREVISO - VICENZA

1.

Sotto l'osservanza della Legge 29 Giugno 1873 Numero 1473 serie 2ª le Provincie di Padova, Vicenza e Treviso si uniscono in Consorzio per la costruzione e per l'esercizio delle Ferrovie Padova - Cittadella - Bassano e Treviso - Vicenza, secondo i progetti che votati dai singoli Consigli Provinciali, verranno approvati coll'atto di concessione.

2.

Alla costruzione delle dette Ferrovie, ciascuna Provincia concorrerà in proporzione della spesa necessaria pel tronco del rispettivo Capoluogo fino a Cittadella. Al tronco Cittadella - Bassano, suppliranno le Provincie di Vicenza e di Padova in parti eguali fra loro.

3.

Tanto le sovvenzioni governative, quanto gli oneri e gli utili dell'esercizio verranno assegnati alle tre Pro-

vincie in proporzione della estesa dei tronchi dei quali ciascuna assume la spesa di costruzione.

Nei riguardi di questa ripartizione, la gestione della linea Padova - Bassano, sarà tenuta separata da quella della linea Treviso - Vicenza.

4.

Il Consorzio ha un' Assemblea generale, composta di quindici Rappresentanti ed un Comitato permanente.

5.

Ogni Consiglio Provinciale elegge, anche fuori del suo seno, cinque rappresentanti, i quali sono sempre rieleggibili. Nel primo anno e nel secondo si rinnovano in numero di due, e nel terzo esce l' ultimo.

Dopo la prima elezione, la scadenza dei due primi anni è determinata dalla sorte, in appresso dalla anzianità.

6.

L' Assemblea Consorziale elegge nel suo seno il Comitato permanente, il quale è composto di tre Membri. Non possono esservi due Membri del Comitato della stessa Provincia.

Nel caso di assenza o d' impedimento di un Membro del Comitato, lo sostituisce il rappresentante anziano della rispettiva Provincia.

I Membri del Comitato durano in carica tre anni, si rinnovano per terzo ogni anno, e sono rieleggibili.

Dopo la prima elezione, la scadenza nei due primi anni è determinata dalla sorte; in appresso dalla anzianità.

7.

Il Consorzio provvede alle spese colle attività sue proprie e mediante il contributo delle singole Provincie sulle basi e nei limiti delle quote determinate agli articoli 2, 3.

Le tre Provincie riterranno ciascuna a proprio favore il concorso dei Comuni posti lungo le linee dai rispettivi Capiluoghi fino a Cittadella. Quelle di Vicenza e di Padova si divideranno in parti eguali il concorso dei Comuni tra Cittadella e Bassano. Al concorso votato dal Comune di Cittadella compartecipano per una metà la Provincia di Padova, per due sesti la Provincia di Vicenza e per un sesto quella di Treviso.

8.

Riguardo alla concessione, costruzione ed esercizio delle Ferrovie, l' Assemblea Consorziale è investita di tutti i poteri necessarî a raggiungere il fine del Consorzio quale è determinato nell' art. 1.

Per la stipulazione della Convenzione col Governo e del relativo Capitolato, essa potrà delegare il Comitato permanente.

9.

Per la costruzione delle Ferrovie il Consorzio contrarrà un prestito. Pel servizio però degl' interessi e dell' ammortamento non potrà assumere un onere maggiore dell' annualità del 7 0|0 per un periodo d' anni 40 oltre le spese e tasse.

10.

L' esame dei Consuntivi sarà fatto da tre Revisori nominati di anno in anno dai Consigli Provinciali uno per Provincia.

I Revisori saranno invitati ad assistere alle sedute dell'Assemblea nelle quali trattasi del Consuntivo, e potranno prender parte alle discussioni, senza per altro aver voto deliberativo.

11.

L'Assemblea Consorziale compilerà entro un mese dalla sua costituzione, lo Statuto contemplato dall'art. 7 della Legge 29 Giugno 1873.

Le deliberazioni relative allo Statuto non saranno valide, se non raccolgono due terzi di voti.

12.

Il Consorzio s' intenderà definitivamente costituito non appena i Consigli Provinciali avranno concordemente votato l'Atto presente, le cui disposizioni saranno obbligatorie per tutta la durata del Consorzio. (Articolo 10, Legge 29 Giugno 1873.)

N. 1475 (*Serie* 2.)

LEGGE *che accorda la facoltà al Governo di concedere la costruzione e lo esercizio di alcune ferrovie nelle Provincie Venete e di Mantova.*

29 giugno 1873

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

Re d' Italia

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo 1.

Il Governo del Re è autorizzato ad accordare per Decreto Reale all' industria privata, a Provincie e Comuni isolatamente o riuniti in consorzio, e per la durata non maggiore di 90 anni, concessioni per la costruzione e per l' esercizio delle seguenti linee di strade ferrate pubbliche:

1. Legnago-Rovigo-Adria;
2. Verona-Legnago;
3. Mantova-Legnago-Monselice;
4. Vicenza-Thiene-Schio;
5. Vicenza-Treviso;
6. Padova-Cittadella-Bassano;
7. Conegliano-Vittorio.

Articolo 2.

Potrà essere accordato ai Concessionari una sovvenzione annua non maggiore di lire mille per ogni chilometro delle ferrovie concesse e per un periodo di tempo che non oltrepassi i 35 anni.

Articolo 3.

Qualora per effetto dell' apertura all' esercizio delle ferrovie concesse qualche strada nazionale o qualche tronco di strada nazionale venisse a passare nella classe delle strade provinciali, oltre alla sovvenzione di cui nel precedente articolo 2, potrà essere accordata ai Concessionari, per lo stesso periodo di tempo, un' altra sovvenzione annua non maggiore della media spesa annua che lo Stato avrà sostenuta nell' ultimo decennio per la manutenzione ordinaria della suddetta strada o tronco di strada nazionale.

Articolo 4.

Potrà essere concessa l' introduzione dall' estero in franchigia doganale delle ruotaie ed altri ferri necessari all'armamento della strada, nonchè delle macchine, locomotive, vetture, vagoni, utensili e ferramenta per la prima provvista necessaria per l'esercizio della strada, per quanto però tali oggetti non si possano trovare nello Stato ad eguali condizioni di bontà e di prezzo. La suddetta franchigia non sarà applicabile che agli oggetti indicati per qualità e quantità in apposita tabella annessa all'atto di concessione, ed i Concessionari dovranno assoggettarsi a tutte le cautele che a tale riguardo fossero prescritte dal Ministero delle Finanze.

Articolo 5.

Oltre al disposto dell' art. 292 della Legge 20 marzo 1865, allegato *F*, sui lavori pubblici, potrà essere accordata ai Concessionari la esenzione dal diritto proporzionale di registro e l' applicazione del solo diritto fisso di una lira pei seguenti atti:

a) L'atto con cui il Governo fa la concessione della strada ferrata;

b) L'atto con cui i Concessionari cedessero ad altri l' avuta concessione;

c) Il contratto con cui una Provincia, un Comune od un Consorzio stipulasse un mutuo nel solo scopo della costruzione delle ferrovie concesse.

Articolo 6.

L' eccezione fatta nel 1° paragrafo dell'art. 211 della succitata Legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici potrà essere applicata anche alle ferrovie esercitate con forze meccaniche di cui nella presente Legge, se in determinati casi il Governo crederà che non sia assolutamente necessaria la separazione della ferrovia dalle proprietà laterali con chiusura stabile e permanente.

Articolo 7.

I Consorzi di Provincie o di Comuni per la concessione di una ferrovia o l' acquisto di concessione fatta a terzi sono costituiti con le forme seguenti:

I Consigli provinciali o comunali deliberano sulla costituzione del Consorzio e determinano la quota del concorso di ciascun Ente morale, il numero dei rispettivi

Rappresentanti in proporzione della quota di concorso, la loro durata in ufficio e il modo di rinnovarli.

I Rappresentanti del Consorzio compilano conforme alle disposizioni di questa Legge lo statuto consorziale da approvarsi per Decreto Reale sulla proposta dei Ministri dei Lavori Pubblici e dell' Interno, sentito il Consiglio di Stato.

Articolo 8.

I Rappresentanti del Consorzio costituiscono l'Assemblea consorziale a cui spetta l' approvazione dei contratti di costruzione, cessione o esercizio della ferrovia consorziale, delle spese straordinarie, dei bilanci annui e del riparto delle spese e degli utili in proporzione delle quote di concorso.

L'Assemblea nomina nel suo seno un Comitato permanente di cui lo statuto determina la durata e il modo di rinnovazione.

Il Comitato permanente amministra il Consorzio nei modi determinati dallo statuto e provvede in massima a tutti gli interessi ed atti dell' azienda consortile.

Il Comitato permanente, per la durata di tempo fissata dallo statuto, elegge un Presidente che rappresenta il Consorzio a tutti gli effetti civili e amministrativi.

Il Comitato permanente comunica il bilancio annuo approvato dall'Assemblea ai Corpi morali del Consorzio ed ai Prefetti delle loro Provincie.

I Consigli comunali e provinciali stanziano nei loro bilanci le somme rispettive.

I Prefetti invigilano all' esecuzione di quest' obbligo e in caso di difetto inscrivono le somme d' ufficio.

Nessuna opposizione, nè in via amministrativa, nè in via giudiziaria, può sospendere il pagamento delle rispettive quote.

Articolo 9.

I Consigli delle Provincie che ottenessero concessioni di ferrovie devono formare un Comitato permanente di tre membri colle attribuzioni dell' articolo precedente.

Articolo 10.

Il Consorzio s' intenderà continuativo per tutta la durata della concessione.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d' Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come Legge dello Stato.

Dato a Torino, addì 19 *giugno* 1873.

VITTORIO EMANUELE

(Luogo del sigillo)
V. Il Guardasigilli
DE FALCO

QUINTINO SELLA
G. DEVINCENZI

N. 2116 (*Serie* 2.)

REGIO DECRETO *che approva lo statuto del Consorzio ferroviario delle Provincie di Treviso, Vicenza e Padova.*

27 agosto 1874

VITTORIO EMANUELE II.

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'articolo 7 della Legge 29 giugno 1873, n. 1475 (Serie 2), che dispone che quando si tratti di costituire un Consorzio di Provincie o di Comuni per la concessione di una ferrovia debba essere dai rappresentanti del Consorzio compilato lo statuto consorziale da approvarsi per Decreto Reale sulla proposta dei Ministri dei Lavori Pubblici e dell'Interno, sentito il Consiglio di Stato;

Ritenuto che il Consiglio provinciale di Treviso con deliberazione 29 luglio 1873, e quelli di Vicenza e di Padova con deliberazione dell'undici agosto successivo, stabilirono di costituire un Consorzio interprovinciale, per chiedere la concessione delle ferrovie Padova-Cittadella-Bassano e Treviso-Vicenza e, coll'approvazione di un atto conforme di fondazione, determinarono le basi e le condizioni della costituzione del Consorzio stesso;

Ritenuto che l'Assemblea generale del Consorzio, con deliberazioni del 20 settembre 1873 e del 15 novembre stesso anno, approvò lo schema di statuto da sottoporsi all'approvazione del Regio Governo;

Ritenuto che le disposizioni di detto schema di statuto stanno nei limiti dell' atto di fondazione del Consorzio deliberato dalle tre Provincie sopra nominate;

Sentito il parere del Consiglio di Stato;

Sulla proposta dei Nostri Ministri dell' Interno e dei Lavori Pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvato l'annesso statuto del Consorzio delle tre Provincie di Treviso, Vicenza e Padova, visto d' ordine Nostro dai Ministri dell' Interno e dei Lavori Pubblici, per la concessione delle strade ferrate Padova-Cittadella-Bassano e Vicenza-Treviso, deliberato e proposto dall'Assemblea generale del Consorzio nelle adunanze delli 20 settembre e 15 novembre 1873.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d' Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a S. Anna di Valdieri, addì 27 agosto 1874.

VITTORIO EMANUELE

Registrato alla Corte dei conti
addì 30 *settembre* 1874
Vol. 77 *Atti del Governo a c.* 95
AYRES
(*Luogo del sigillo*)
V. il Guardasigilli
VIGLIANI

G. CANTELLI
S. SPAVENTA.

STATUTO

DEL CONSORZIO PER LE FERROVIE

PADOVA - CITTADELLA - BASSANO E TREVISO - VICENZA

TITILO I.

Costituzione, scopo, sede e durata del Consorzio.

Articolo 1.

Il Consorzio interprovinciale per le ferrovie Padova-Cittadella-Bassano e Treviso-Vicenza è costituito sotto l'osservanza della Legge 29 giugno 1873, n. 1475, e sulla base dell'atto di fondazione deliberato dal Consiglio provinciale di Treviso nella sua adunanza del 29 luglio dell'anno stesso e da quelli di Vicenza e di Padova nelle loro sedute dell'undici agosto successivo.

Articolo 2.

Il Consorzio ha per oggetto la costruzione e l'esercizio delle ferrovie Padova-Cittadella-Bassano e Treviso-Vicenza.

Articolo 3.

La sede del Consorzio è stabilita a Vicenza. Qualora in seguito si trovasse opportuno di trasferirla altrove, la

relativa deliberazione dell'Assemblea generale del Consorzio dovrà essere assoggettata all' approvazione governativa, ed inserta per tre volte nella Gazzetta del Regno, almeno due mesi prima.

Articolo 4.

La durata del Consorzio è eguale a quella della concessione governativa.

TITOLO II.

Capitale

Articolo 5.

Il capitale del Consorzio è fissato nella somma occorrente per la costruzione delle due linee, valutatasi in lire 8,690,000.

Tanto per questa somma, come per quella maggiore che potesse riuscire indispensabile, sarà contratto un prestito che starà a carico delle Provincie consorziate in proporzione del quoto di spesa da ciascuna assunto a tenore dell' articolo 2 dell' atto di fondazione.

Articolo 6.

All' acquisto del capitale mobile, ed in generale a quanto abbisogna per l' esercizio, il Consorzio provvederà, o mediante un' impresa, o mediante un' operazione di credito.

Articolo 7.

Al soddisfacimento di tutte le passività e spese il Consorzio provvede colle attività sue proprie, quali i proventi dell'esercizio e le sovvenzioni governative, e mediante gettito sulle Provincie a termini degli art. 7 e 8 della Legge 29 giugno 1873, e nelle proporzioni fissate agli art. 2 e 3 dell'atto di fondazione.

TITOLO III.

Dell' Assemblea consorziale.

Articolo 8.

L'Assemblea consorziale è costituita di quindici rappresentanti.

I Consigli provinciali di Padova, Vicenza e Treviso eleggono ciascuno cinque rappresentanti che sono sempre rieleggibili. Nel primo e secondo anno si rinnovano in numero di due per cadauna Provincia, e nel terzo esce l'ultimo. Dopo la prima elezione, la scadenza nei primi due anni è determinata dalla sorte, in appresso dall'anzianità.

Articolo 9.

L'Assemblea si raduna ordinariamente in giugno e dicembre di ogni anno, e straordinariamente sopra domanda di tre dei suoi membri, oppure di una Deputazione provinciale, ed ogni qual volta il Comitato permanente crede opportuno di convocarla.

Articolo 10.

L' Assemblea siede per turno nelle città capoluoghi delle Provincie consorziate.

Articolo 11.

Per la convocazione, così in via ordinaria che straordinaria, sarà almeno 15 giorni prima spedito un avviso ai singoli rappresentanti, al domicilio che ciascuno è all' uopo tenuto di eleggere.

Articolo 12.

Le adunanze dell' Assemblea sono legali semprechè v' intervengano tre rappresentanti per ogni Provincia.

In difetto l' Assemblea sarà nuovamente convocata con avviso da rimettersi anche soli otto giorni prima.

Alla validità delle sue deliberazioni in questa seconda convocazione basterà la presenza di sette rappresentanti.

Articolo 13.

Nei casi d' urgenza, tanto la prima che la seconda convocazione potranno farsi *de die in diem*, occorrendo, anche per telegrammi.

Articolo 14.

L' Assemblea è presieduta dal Preside del Comitato permanente. Essa di volta in volta nomina due Scruta-

tori. Il Segretario dell' Assemblea potrà essere quello del Comitato.

Articolo 15.

L' Assemblea:

a) Elegge i membri del Comitato permanente;

b) Nomina e revoca i Capi degli Uffici;

c) Determina la pianta organica e fissa gli stipendi degl' Impiegati ed Agenti;

d) Procede all' approvazione dei compromessi ed alla nomina degli Arbitri;

e) Decide intorno le azioni da intentarsi o da oppugnarsi in giudizio;

f) Delibera i bilanci preventivi e consuntivi;

g) Stabilisce il riparto degli oneri e degli utili a termini degli articoli 2 e 3 dell' atto di fondazione;

h) Delibera sulle operazioni di credito sui contratti di costruzione, cessione ed esercizio delle ferrovie consorziali, sulle spese straordinarie d' importanza, sulle mutazioni od aggiunte a questo statuto.

Articolo 16.

La discussione dei consuntivi dovrà essere preceduta dall' esame che ne sarà fatto da tre Revisori nominati di anno in anno dai Consigli provinciali uno per Provincia.

I Revisori saranno invitati ad assistere alle sedute dell' Assemblea per l' argomento dei consuntivi e potranno prendere parte alla discussione, senza per altro aver voto deliberativo.

Articolo 17.

Le deliberazioni di regola saranno prese a maggioranza di voti dei presenti. Per l' approvazione dei compromessi e degli oggetti accennati alla lettera *h* del superiore articolo 15 dovranno riportare due terzi dei voti de' presenti.

Articolo 18.

Non si potrà deliberare se non sulle proposte contenute nell' ordine del giorno che sarà compilato dal Comitato permanente e spedito insieme all' avviso di convocazione.

Nell' ordine del giorno dovranno comprendersi anche le proposte d' iniziativa di una Deputazione provinciale, o di singoli rappresentanti.

Articolo 19.

Le deliberazioni dell' Assemblea consorziale, prese in conformità di questo statuto, obbligano le Provincie consorziate.

Articolo 20.

Delle deliberazioni si farà constare a mezzo dei processi verbali, la cui approvazione s' intenderà demandata al Comitato permanente, qualora l' Assemblea non la faccia seduta stante, nè si riservi di farla in altra seduta prossima e già predisposta.

Articolo 21.

I processi verbali delle deliberazioni verranno trascritti sopra apposito registro e sottoscritti dal Presidente, dagli Scrutatori e dal Segretario dell' Assemblea consorziale.

Articolo 22.

Le copie estratte da detto registro e certificate conformi dal Presidente del Comitato permanente, o da chi ne fa le veci, fanno prova delle deliberazioni prese dall' Assemblea consorziale.

TITOLO IV.

Del Comitato permanente

Articolo 23.

L' amministrazione del Consorzio è affidata ad un Comitato permanente. Esso è composto di tre membri eletti dall' Assemblea consorziale nel suo seno.

Articolo 24.

Non possono esservi due membri del Comitato eletti dalla stessa Provincia.

Nel caso di assenza o d' impedimento di un membro del Comitato lo sostituisce il rappresentante anziano della Provincia cui esso appartiene,

Articolo 25.

Fra gli eletti contemporaneamente si avrà per anziano colui che ottenne al primo scrutinio il numero maggiore di voti, e a parità di voti, il maggiore di età.

Articolo 26.

I membri del Comitato durano in carica tre anni, si rinnovano per terzo ogni anno nella seduta ordinaria di dicembre e sono rieleggibili.

Dopo la prima elezione, la scadenza nei due primi anni è determinata dalla sorte, in appresso dall' anzianità.

Articolo 27.

Pel caso che alcuno dei membri del Comitato avesse a dimettersi o perdesse comunque la qualità di rappresentante, l' Assemblea consorziale viene convocata a breve termine per nominarne un altro in sua vece ed il nuovo eletto rimane in ufficio solo quanto vi sarebbe rimasto il di lui predecessore.

Articolo 28.

Il Comitato permanente elegge nel suo seno un Presidente che rappresenta il Consorzio a tutti gli effetti civili ed amministrativi.

Articolo 29.

Il Presidente dura in carica uu anno ed è rieleggibile.

Nel caso di assenza od impedimento ne assume le veci

il membro del Comitato più anziano a senso dell'articolo 25 di questo statuto.

Articolo 30.

Il Comitato permanente è convocato dal Preside o da chi ne fa le veci.

Le adunanze ordinarie hanno luogo una volta al mese.

Le straordinarie ogni qual volta l'interesse del Consorzio lo esiga.

Articolo 31.

Le sedute del Comitato si tengono nella sede del Consorzio.

Però in via di eccezione potranno anche tenersi altrove.

Articolo 32.

Le adunanze del Comitato sono legali purchè v'intervengano due suoi membri. E in ogni caso si esigono almeno due voti concordi per la validità delle sue deliberazioni.

Articolo 33.

I processi verbali delle adunanze saranno firmati dal Presidente e dal Segretario.

Le copie certificate conformi dal Presidente o da chi ne funge le veci fanno prova delle deliberazioni prese dal Comitato.

Articolo 34.

Il Comitato permanente:

a) Presenta all' Assemblea consorziale i bilanci preventivi ed i consuntivi;

b) Propone gli oggetti sui quali la stessa dev' essere chiamata a decidere;

c) Manda ad esecuzione le deliberazioni dell' Assemblea;

d) Stipula i contratti per la costruzione e per l' esercizio delle ferrovie, per acquisti, vendite, permute, transazioni, e in generale per quanto riguarda l' andamento e lo scopo del Consorzio;

e) Nomina e revoca il suo Segretario, tutti gl' Impiegati ed Agenti del Consorzio che non sono nominati dall' Assemblea consorziale;

f) Sospende questi ultimi riferendone all' Assemblea alla sua prima adunanza;

g) Fa i Regolamenti per l' amministrazione ed organizzazione del servizio, assoggettandoli all' approvazione dell' Assemblea consorziale e del Governo;

h) Provvede d' urgenza nei casi che non ammettono ritardo;

i) Infine provvede a tutto ciò che non è riservato alla decisione dell' Assemblea consorziale.

Articolo 35.

Il Comitato permanente per casi particolari può delegare i propri poteri ad uno o più dei suoi membri o ad Impiegati del Consorzio od anche ad altre persone.

Esso rilascierà in questi casi degli speciali mandati o regolerà le delegazioni col mezzo di ordini di servizio.

Articolo 36.

Le funzioni dei membri del Comitato, del pari che quelle degli altri rappresentanti, sono gratuite.

Però così i primi come i secondi hanno diritto al rimborso delle spese sostenute per l'adempimento del loro incarico.

TITOLO V.

Bilanci, applicazione e discussione degli utili, liquidazione del Consorzio.

Articolo 37.

Il bilancio preventivo contiene la previsione di tutte le spese e di tutti gl' introiti e determina i carichi delle singole Provincie appartenenti al Consorzio per l'anno prossimo.

Articolo 38.

A cura del Comitato permanente, questo bilancio sarà stampato e distribuito ai singoli rappresentanti almeno dieci giorni prima dell' adunanza ordinaria di giugno, in cui l' Assemblea consorziale avrà ad occuparsene.

Articolo 39.

Il detto bilancio, non appena approvato dall' Assemblea, sarà dal Comitato permanente comunicato ai Consi-

gli provinciali ed ai Prefetti delle tre Provincie, affinchè i primi stanzino nei loro bilanci le somme rispettive, e i secondi, occorrendo, provvedano alla esecuzione di quest' obbligo, e alla prestazione dei pagamenti dovuti ai termini della succitata Legge 29 giugno 1873.

Articolo 40.

I conti dell' Amministrazione saranno chiusi col 31 dicembre di ogni anno, cominciando col prossimo venturo 1874.

Articolo 41.

Il bilancio consuntivo dovrà essere sottoposto ai Revisori e distribuito ai singoli rappresentanti almeno quaranta giorni prima che abbia luogo l' Assemblea consorziale ordinaria di giugno.

Articolo 42.

I Revisori hanno diritto a tutte le informazioni ed ispezioni di documenti che crederanno necessarie al disimpegno del loro ufficio. Essi fanno uno speciale rapporto all' Assemblea, il quale dovrà essere comunicato al Comitato permanente almeno dieci giorni prima di quello per cui l' Assemblea sarà convocata.

Articolo 43.

Del verbale delle deliberazioni, insieme col rapporto dei Revisori, sarà spedita copia ai Consigli delle tre Provincie.

Articolo 44.

Gl' introiti eccedenti le spese di amministrazione e quelle di esercizio saranno applicati al servizio degl' interessi e dell' ammortamento del prestito occorrente per la costruzione e delle altre operazioni di credito che fossero intraprese, come è contemplato dall' articolo 6 di questo statuto.

Articolo 45.

L' eventuale sopravanzo sarà portato fra le attività a diffalco e progressivamente a pareggio del carico previsto per l' anno successivo. E il di più sarà volto a formare un fondo di riserva destinato a supplire alle possibili deficienze degli anni posteriori, al rinnovamento del materiale fisso e mobile, alle spese imprevedute.

Articolo 46.

L' applicazione della maggiore somma degli utili al fondo di riserva cesserà non sì tosto siasi raccolto il capitale di lire 1,200,000.

Verrà ripresa non appena il capitale stesso abbia sofferto diminuzione.

Articolo 47.

Il fondo di riserva verrà impiegato e reso fruttifero a giudizio dell' Assemblea del Consorzio, e gli utili saranno aggiunti ai prodotti consorziali.

Articolo 48.

Saldato il fondo di riserva, l'eccedenza degli utili costituirà il dividendo, che dovrà ricadere a profitto delle Provincie consorziate, nelle quote a ciascuna spettanti a tenore dell' atto di fondazione.

Articolo 49.

Sciogliendosi in qualunque tempo e modo il Consorzio, si procederà alla liquidazione di tutte le sue attività e passività.

Soddisfatti tutti gli obblighi e debiti consorziali, il rimanente sarà diviso fra le Provincie nelle proporzioni convenute mediante gli articoli 2 e 3 del suddetto atto di fondazione.

Visto d' ordine di S. M.

Il Ministro dei Lavori Pubblici
S. SPAVENTA

Il Ministro dell' Interno
G. CANTELLI

N. 2428 (*Serie* 2.)

VITTORIO EMANUELE

PER GRAZIA DI DIO E VOLONTÀ DELLA NAZIONE

Re d' Italia

Vista la Convenzione sottoscritta in data 19 novembre 1873 dai Ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici per l' Amministrazione dello Stato, e dal signor ingegnere Sebastiano Tessari espressamente delegato dal Presidente del Comitato permanente del Consorzio delle tre provincie di Vicenza, Treviso e Padova per la concessione a detto Consorzio della costruzione e dell' esercizio di due linee di strada ferrata da Vicenza a Treviso e da Padova a Bassano;

Vista la legge 29 giugno 1873, n. 1475 (Serie 2.), colla quale è data facoltà al Governo di accordare concessioni di determinate linee di strade ferrate, sotto le condizioni ed entro i limiti contemplati dalla legge stessa;

Ritenuto che la Società delle strade ferrate dell'Alta Italia con deliberazione del suo Consiglio di Amministrazione in data 3 marzo 1874 ha rinunziato al diritto di prelazione ad esso attribuito dall' art. 37 del capitolato annesso alla convenzione 30 giugno 1864, approvata con legge 14 maggio 1865, n. 2279 (Allegato C), non che dall' articolo 5 della convenzione 5 luglio 1870, approvata con legge 28 agosto stesso anno, n. 5857 Allegato n. 2);

Ritenuto che l'Assemblea del Consorzio con deliberazione del 21 agosto 1873 ha proceduto alla nomina dei membri componenti il Comitato permanente delle ferrovie concesse, a norma e per gli effetti degli articoli 8 e 9 della suddetta legge 29 giugno 1873;

Sentito il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici ed il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta dei Nostri Ministri Segretari di Stato per le Finanze e pei Lavori Pubblici,

Abbiamo decretato e decretiamo:

È approvata la suddetta Convenzione 19 novembre 1873 per la concessione al Consorzio delle provincie di Vicenza, Treviso e Padova di due linee di strada ferrata da Vicenza a Treviso e da Padova a Bassano.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d' Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 18 *marzo* 1875.

VITTORIO EMANUELE

M. Minghetti

S. Spaventa

Convenzione *per la concessione della costruzione e dell'esercizio di due linee di strada ferrata da Vicenza a Treviso e da Padova a Bassano.*

Premesso che,

I Consigli provinciali di Treviso, Padova e Vicenza colle rispettive deliberazioni del 28 luglio e dell' 11 agosto 1873, qui allegate ai numeri 1, 2, 3, 4 e 5, statuirono che dette tre provincie si costituissero in consorzio per assumere la costruzione e l' esercizio di due strade ferrate, l' una da Vicenza a Treviso per Cittadella, l' altra da Padova a Bassano per Camposampiero e Cittadella e nominarono le persone destinate a comporre l'Assemblea consortile;

Premesso pure che la prementovata Assemblea con deliberazione del 21 agosto 1873, qui allegata al n. 6, nominò il suo Comitato permanente nelle persone dei signori commendatore Fedele Lampertico, cavaliere Giovanni Battista Loro e cav. Antonio Dozzi, il primo dei quali fu eletto Preside e successivamente colla deliberazione 20 settembre stesso anno, parimenti allegata al n. 7, conferì ai medesimi la facoltà espressa di stipulare col Governo la Convenzione e il Capitolato relativi.

Fra il comm. Marco Minghetti, Ministro delle Finanze, ed il comm. Silvio Spaventa, Ministro dei Lavori Pubblici, per conto dell'Amministrazione dello Stato ed il Consorzio delle tre provincie di Vicenza, Treviso e Padova rappresentato dai sig. cav. Giovanni Battista Loro, cav. Antonio Dozzi e cav. ing. Sebastiano Tessari, quest' ultimo espressamente delegato dal Presidente del Comitato permanente comm. Fedele Lampertico, come dalla lettera in data Vicenza 15 novembre corr., n. 40, e qui unita sotto il n. 8.

Si è convenuto e si conviene quanto appresso :

Art. 1. Il Governo italiano concede al Consorzio delle

tre provincie di Vicenza, Treviso e Padova la costruzione e l' esercizio di due strade ferrate, l' una da Vicenza a Treviso per Cittadella e l' altra da Padova a Bassano per Camposampiero e Cittadella, ed il Consorzio predetto si obbliga di costruire ed esercitare le suindicate due linee di strada ferrata a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta ed accettata sotto la osservanza delle condizioni generali della legge 29 marzo 1865 n. 2248, alleg. F. sui lavori pubblici e dei regolamenti dalla medesima derivanti e dalla legge 29 giugno 1873, n. 1475, nonchè di quelle della presente Convenzione e Capitolato qui unito sotto il n. 9.

Art. 2. Valendosi della facoltà concessagli dalla citata legge 29 giugno 1873, il Governo accorda per la concessione di queste due linee un sussidio annuo di L. 1000 per chilometro e per la durata di 35 anni, decorrendi dall' apertura all' esercizio regolarmente autorizzato dei singoli tronchi di dette ferrovie.

Non è accordato verun sussidio pei tronchi di uso comune appartenenti alla rete delle ferrovie dell' Alta Italia già costruiti.

Pel tratto comune colla linea Vicenza-Schio è accordato al concessionario delle linee contemplate nel presente atto un sussidio annuo di 500 lire al chilometro, colla decorrenza e per la durata prevista dal paragrafo 1. di questo articolo.

In vista del risparmio di spesa che verrà al Governo pel passaggio a carico delle Amministrazioni provinciali dei tronchi della strada Nazionale Tirolese o di Canal di Brenta n. 45 che corrono nella direzione della linea Vicenza-Treviso, nonchè dei tronchi della strada stessa che corrono nella direzione della linea Padova-Bassano è inoltre accordato al concessionario un sussidio annuo di lire 30814 pei primi dei sovra indicati tronchi di strada Nazionale, ed un sussidio pure di lire 24250 per

gli altri tronchi, con decorrenza per l'uno e l'altro sussidio dal giorno dell'effettivo cambiamento di classe di detti tronchi di strada Nazionale.

Art. 3. In conto del deposito definitivo previsto dall'art. 2. del capitolato ed a titolo di cauzione provvisoria per gli effetti dell'art. 247 della legge sui lavori pubblici è stato dal concessionario eseguito il deposito di lire 100000, come risulta dal certificato rilasciato il 21 ottobre ultimo scorso dal signor Prefetto della provincia di Padova.

Art. 4. La presente convenzione rimane subordinata alla riserva dei diritti che potessero derivare alla Società delle strade ferrate dell'Alta Italia dall'art. 5. dell'allegato 2. alla convenzione approvata colla legge 28 agosto 1870, n. 5857, che ha esteso a tutte le linee possedute, o in qualsivoglia modo esercitate dall'Alta Italia, la disposizione dell'art. 37 del capitolato annesso alla convenzione 30 giugno 1874, approvata con legge 14 maggio 1865, n. 2279.

Art. 5. Il concessionario, per gli effetti della presente elegge il domicilio legale in Roma presso il signor professore Onorato Occioni, in Campo dei Fiori, n. 2-A.

Fatta a Roma, li 19 *novembre* 1873.

Il Ministro delle Finanze
M. Minghetti

Il Ministro dei Lavori Pubblici
S. Spaventa

Il Concessionario Loro Giovanni Battista.
Antonio Dozzi. — Sebastiano Tessari.
Paolo Lioy, *deputato, testimonio.*
Andrea Secco, *testimonio.*
A. Verardi, *caposezione.*

Capitolato *per la concessione della costruzione e dell' esercizio di due linee di strada ferrata, l' una da Vicenza a Treviso, e l' altra da Padova a Bassano.*

TITILO I.

Soggetto della concessione.

Articolo 1.

Indicazione delle strade ferrate che formano soggetto della concessione.

Il concessionario si obbliga di eseguire a tutte sue spese, rischio e pericolo la costruzione e l' esercizio di due linee di strada ferrata.

La prima da Vicenza a Treviso, secondo il progetto di massima firmato dagli ingegneri Foffani e Breda in data 15 dicembre 1869.

La seconda da Padova a Cittadella e Bassano, giusta i due progetti dell' ufficio tecnico provinciale di Padova del 24 febbraio 1873 pel tronco da Padova a Cittadella, e del 20 gennaio stesso anno per l' altro tratto da Cittadella a Bassano.

Sarà inoltre tenuto conto per entrambe le linee delle modificazioni e condizioni prescritte col presente capitolato.

Articolo 2.

Cauzione definitiva.

Emanato il Decreto Reale di approvazione dovrà il concessionario entro due mesi dalla partecipazione ufficiale

della rinuncia della Società dell'Alta Italia a valersi dei diritti che le potessero competere a senso dell' art. 37 del capitolato annesso alla convenzione 30 giugno 1864, dare una cauzione di lire 800000 in contanti od in rendita pubblica al corso di Borsa, imputando in detta cauzione il deposito primordiale fatto a garanzia dell' atto di concessione.

Articolo 3.

Perdita del deposito preliminare per mancata effettuazione della cauzione definitiva.

Se la prestazione della cauzione non verrà effettuata nel termine prefisso dell' articolo precedente, s' intenderà avere il concessionario rinunziato alla concessione, ed il medesimo incorrerà nella perdita del deposito preliminare senza alcun bisogno di costituzione in mora, o di provvedimenti della autorità giudiziaria.

TITOLO II.

Progetti e condizioni di eseguimento.

Articolo 4.

Andamento di due linee.

La ferrovia Vicenza-Treviso, partendo dalla stazione di Vicenza sulla linea Milano-Venezia dell'Alta Italia, correrà per un tratto su detta linea, quindi se ne staccherà,

roseguendo per un altro tratto in comunione colla linea Vicenza-Schio, giusta il tracciato di quella linea, stabilito col capitolato annesso alla convenzione del 7 giugno 1873, finalmente proseguirà per Cittadella e Castelfranco a Treviso, adottando la variante tra il Tesina e Fontaniva, indicata nel progetto Foffani-Breda, mentovato all'art. 1.

La stazione di Cittadella ed un piccolo tronco di ferrovia, al di quà ed al di là di detta stazione, saranno comuni colla linea Padova-Bassano.

La linea Padova-Bassano passerà per Camposampiero e Cittadella, seguendo la variante segnata in verde sulla planimetria generale al punto di attacco colla ferrovia Vicenza-Treviso.

La diramazione di questa linea da quella dell'Alta Italia dovrà portarsi dalla parte della stazione di Padova, che corrisponde alla uscita di detta stazione verso Verona, pure mantenendo il vincolo di attraversare il fiume Brenta a monte del ponte in legno di Vigodarzere.

Articolo 5.

Variante fra il Tesina e Fontaniva.

Per l'attuazione della variante comtemplata dal paragrafo 3 del precedente articolo è fatta facoltà al concessionario di stabilire l'armamento della ferrovia sovra l'attuale strada Nazionale tra il Tesina e Fontaniva, occupandola intieramente.

Il concessionario però dovrà deviare a tutte sue spese l'attuale strada Nazionale sulla vecchia strada postale abbandonata, che passando per San Pietro Engù attraversa a livello la ferrovia ad Ospitale di Brenta e sbocca a Fontaniva al principio del paese.

Il concessionario non potrà intraprendere i lavori per lo stabilimento della ferrovia sopra il tronco di strada Nazionale se prima non avrà fatto a tutte sue spese una regolare sistemazione della suddetta strada postale abbandonata per adattarla al transito ordinario.

Quando per qualsiasi motivo l' esercizio della ferrovia venisse a cessare, questo tronco di strada ordinaria cadrà senza verun compenso in proprietà del corpo morale a cui apparteranno i corrispondenti due capi dell' attuale strada Nazionale, da cui il tronco in discorso viene stralciato.

Articolo 6.

Limite di tempo assegnato per la presentazione degli studî particolareggiati.

Il concessionario dovrà presentare all' approvazione del Governo, in doppio esemplare. gli studî particolareggiati dell' intero tratto delle linee da Vicenza a Treviso e da Padova a Cittadella e Bassano, entro mesi quattro dalla data della partecipazione ufficiale di che all' articolo 2.

Articolo 7.

Norme da seguirsi per la compilazione degli studî particolareggiati.

Gli studî particolareggiati, di cui all' articolo precedente, dovranno comprendere :

1. La planimetria generale della strada, in scala non minore di 1 a 2000.

2. Il profilo longitudinale corrispondente nella stessa scala della planimetria per le lunghezze, ed in quella di 1 a 200 per le altezze le di cui quote sieno riferite al livello del mare preso come piano di paragone.

3. I profili trasversali nel numero necessario perchè si abbia una idea esatta del terreno, compresevi le sezioni trasversali normali della via, tanto pei rilevati, quanto per gli sterri.

4. I tipi speciali delle opere, quali sarebbero i viadotti ed i ponti che raggiungono od oltrepassano la luce di metri 10, in scala non minore di 1 a 100.

5. I tipi delle stazioni, degli scali per le merci e degli altri edifizi speciali in scala non minore di 1 a 500.

Per le opere secondarie, cioè per i ponti aventi la luce minore di metri 10, i piccoli sifoni, le traversate a livello, le case cantoniere, i caselli di guardia basterà che vengano presentati moduli normali secondo le varie grandezze.

I preaccennati disegni saranno accompagnati da quadri numerici nei quali dovranno essere contenute tutte le indicazioni relative alla lunghezza dei tratti rettilinei e curvilinei agli angoli delle tangenti, alla lunghezza di queste tangenti, ai raggi delle curve ed alle misure delle inclinazioni della linea rispetto alla orizzontale.

Faranno seguito a questi documenti la stima del lavoro e la relazione che dovrà contenere le opportune spiegazioni e giustificazioni intorno alle disposizioni planimetriche ed altimetriche, che furono prescritte, nonchè all' ampiezza delle luci assegnate ai ponti.

Una copia di detti disegni verrà restituita al concessionario munita del visto dell'Amministrazione. La seconda copia resterà negli archivi del Ministero dei Lavori Pubblici.

Articolo 8.

Termine fissato

per il principio e per l' ultimazione dei lavori.

Il concessionario è tenuto ad incominciare i lavori entro un mese dalla data della notificazione dell' approvazione del progetto particolareggiato ed a darli ultimati nel termine di un anno e mezzo.

Dovrà altresì aver fatte tutte le provviste dei materiali occorrenti, perchè entro detti termini le linee possano essere aperte al permanente e regolare servizio, per i trasporti a grande ed a piccola velocità.

Articolo 9.

Raggio delle curve, intervalli rettilinei

fra due curve di flesso contrario e pendenza massima.

Le curve del tracciato non potranno aver il raggio minore di metri 500 e solo sarà ammessa la tolleranza dei raggi fino a 400 metri in prossimità delle stazioni. Gl' intervalli rettilinei fra due curve di flesso contrario non saranno in nessun caso minori di metri 60.

Le pendenze non oltrepasseranno il 7 per 1000 nella linea Vicenza-Treviso, il 6 per 1000 nel tronco da Padova a Cittadella, e l' 8 per 1000 nel tratto da Cittadella a Bassano.

Articolo 10.

Corpo stradale.

Il corpo stradale con le opere d' arte di ogni genere sarà preparato per un solo binario di ruotaie dello scartamento di metri 1,445 coi raddoppiamenti che saranno riconosciuti necessarî nelle stazioni, per lo scambio dei convogli ed il pronto, sicuro e completo servizio dei viaggiatori e delle merci.

Articolo 11.

Larghezza del piano stradale fra le facce interne dei ponti e viadotti.

La larghezza normale del piano stradale su cui poserà la massicciata non sarà mai minore di 5,50. Quando l' altezza dei rilevati raggiunga o superi i metri 4,00 la larghezza suaccennata di metri 5,50 dovrà portarsi a metri 6,00.

Tra le facce interne dei ponti, dei viadotti, sottovia, sifoni, ecc., detta larghezza non sarà mai al di sotto di metri 4,50.

Articolo 12.

Inclinazione delle scarpate nei rilevati.

La scarpate dei rilevati sia del corpo stradale, sia di qualsivoglia altra sua dipendenza ed accessorio, non po-

tranno mai avere l' inclinazione minore di uno e mezzo di base per uno di altezza. Una minore inclinazione della preindicata potrà darsi a queste scarpate quando i rilevati siano formati con detriti di materie rocciose, purchè dette scarpate vengano sostenute con muri di pietra in calce od anche a secco.

Le scarpate degli sterri potranno limitarsi all' inclinazione dell' uno od anche a quella dell' uno e mezzo di base per uno di altezza, secondo che verrà richiesta dalla natura sciolta o franosa dei terreni.

Se gli sterri cadono in roccia che sia di natura compatta e resistente, le scarpate potranno anche sopprimersi ovvero la loro inclinazione potrà ridursi alla sola misura richiesta dalla conformazione geologica della roccia stessa.

Articolo 13.

Piantagioni e seminagioni

delle scarpate nei rilevati e negli sterri.

Le scarpate dei rilevati e degli scavi aperti in terreno, che può permettere la vegetazione, saranno rivestite con piantagioni di acacia, salci vetrici, o seminate con erba medica, o con altre graminacee in tutta la loro estensione.

Dove la natura delle materie, di che furono formati i rilevati, fosse tale da non consentire la vegetazione, le scarpate dovranno essere coperte con uno strato di buona terra per la grossezza di centimetri 10 almeno, e seminate come sopra.

Articolo 14.

Fossi di scolo

a piè delle scarpate nei rilevati e negli sterri.

Al piede di ogni scarpata nei rilevati e negli sterri sarà praticato un fosso di scolo della profondità non mai minore di metri 0,25 e della larghezza in sommità di metri 0,75.

Ove le condizioni speciali di sito lo esigessero, una capacità maggiore dovrà essere data a questo fosso di scolo, tanto negli sterri che nei rilevati.

Verrà deviato il profilo longitudinale del fondo di detto fosso dal parallelismo con quello della strada ferrata, quando questa abbia una limitata pendenza, che non sia sufficiente al sollecito scolo delle acque.

Articolo 15.

Rimozione degli stagni d' acqua.

Rimane il concessionario obbligato a rimuovere a proprie spese tutti i ristagni d' acqua, che in dipendenza della costruzione della ferrovia potessero formarsi a danno della pubblica salute nelle campagne adiacenti o nelle vicinanze della strada ferrata.

Quando il concessionario, a seguito di ordini della competente autorità governativa, non avesse operato la rimozione degli stagni, l' autorità stessa potrà provvedere d' ufficio a maggiori spese del concessionario.

Articolo 16.

Deposito della terra sovrabbondante proveniente dagli sterri.

Nei luoghi in cui si avrà terra proveniente dagli sterri, sarà la medesima trasportata in rifiuto nelle vicinanze della strada ferrata od in quei siti che a ciò si riconosceranno più opportuni.

Articolo 17.

Traversate a livello.

L'incrociamento delle vie ordinarie con la strada ferrata dovrà eseguirsi sotto un angolo che non sia minore di 45° a meno che, per circostanze eccezionali, non venga dall'Amministrazione superiore riconosciuta la necessità di ammettere un angolo più piccolo.

I cancelli e le barriere di cui dovranno essere munite le traversate a livello da ambo i lati della strada ferrata saranno distanti almeno metri 3,50 dalla ruotaia più vicina.

Dette chiusure dovranno lasciare la larghezza libera di varco, misurata a squadra della strada attraversata, dai quattro ai sei metri secondo la maggiore o minore importanza della strada medesima.

Questa larghezza di varco nelle strade vicinali o private ed in quelle non carreggiabili sarà da metri 2 a metri 4 al più.

In tutte le traversate a livello, ambo le rotaie saranno munite di controrotaie di ferro la lunghezza delle quali

dovrà eccedere di circa metri 1,50 la larghezza libera del varco determinato con le norme precedenti.

Si darà accesso a queste traversate a livello mediante rampe in salita od in discesa aventi la inclinazione più o meno dolce secondo l' importanza delle esistenti strade, e previi i necessari accordi con le Amministrazioni interessate.

Dette rampe dovranno sempre raggiungere la strada ferrata mediante un conveniente tratto orizzontale da ambo le parti. La inclinazione delle rampe non potrà superare il 5 per cento, tranne nei casi eccezionali e con autorizzazione dell' autorità competente.

Saranno poi coperte da acconci materiali, in conformità dei tronchi continuativi delle strade medesime.

Articolo 18.

Case cantoniere.

Le case cantoniere, sia che facciano servizio esclusivo, sia che possano conciliarsi col servizio di custodia di un passaggio a livello, dovranno essere in tale numero e così collocate, che la distanza fra due successive non ecceda i metri 1200.

Articolo 19.

Stazioni e stabilimenti accessori.

Le stazioni e le fermate saranno stabilite nelle località qui appresso designate :

Per la linea Vicenza-Treviso saranno costruite stazioni a Lisiera, Carmignano, Cittadella, S. Martino di Lupari, Castelfranco, Albaredo ed Istrana;

Per la linea Padova-Bassano saranno stabilite stazioni a Vigodarzere, Campodarsego, Camposampiero, Abbazia, Pisani, Cittadella, Rossano, Bassano con una fermata a Rosà.

La stazione di Cittadella sarà comune alle due linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano. Alla medesima dovrà assegnarsi una lunghezza almeno di 600 metri. Il Ministero si riserva la facoltà di ordinare quelle aggiunte o riduzioni nel numero e nello stabilimento delle stazioni e fermate che in seguito riconoscesse opportuno, sentito il Consorzio.

Le stazioni e fermate dovranno essere costruite secondo i tipi approvati dal Ministero. Saranno provvedute di tutte le fabbriche e degli stabilimenti accessorii richiesti dalla prontezza e regolarità del servizio della strada ferrata e corredate dei necessarî binarî di percorso, di recesso e di deposito.

Il piano della via ferrata nelle stazioni dovrà, per quanto è possibile, essere disposto orizzontalmente. Solo nel caso che al soddisfacimento di questa condizione s' oppongano troppo gravi difficoltà e spese, la pendenza potrà portarsi fino al 2,50 per 1000, evitando però di toccare questo limite nella parte in cui occorrerà di eseguire manovre di veicoli a mano d' uomo.

Le sale d' aspetto avranno l' ampiezza proporzionata al concorso dei viaggiatori, ed il loro corredo sarà conveniente a seconda delle diverse classi cui vengono destinate.

Oltre agli altri mobili, dovranno essere provvedute di un orologio collocato in modo visibile al pubblico.

Articolo 20.

Disposizioni speciali

per la stazione di Bassano e per quelle di ultimo ordine.

Nella stazione capolinea di Bassano dovranno raggrupparsi insieme il rifornitore, il magazzino pel combustibile, la gran piattaforma e la rimessa delle locomotive per ottenere una maggiore economia e speditezza nel servizio. Nelle stazioni di ultimo ordine e nei relativi binarî di servizio dovranno essere fatti gli opportuni aumenti appena i bisogni di traffico ne dimostreranno la necessità.

Articolo 21.

Concerto colla Società dell'Alta Italia

e con quella della linea Vicenza - Thiene - Schio

per l'uso comune di tronchi e stazioni.

Il concessionario dovrà prendere colla Società delle strade ferrate dell'Alta Italia gli opportuni concerti per l'uso comune delle stazioni di Vicenza e Padova sulla linea Milano-Venezia e della stazione di Treviso sulla linea da Venezia ad Udine e per l'eseguimento dei lavori, che dovranno essere fatti in dette stazioni per adattarle ad un comodo e regolare servizio non che per l'uso comune dei tratti di ferrovia in prossimità di dette stazioni, qualora non fosse possibile di entrare nelle stazioni stesse mediante binarî proprii ed indipendenti.

Analoghi concerti e con eguali norme verranno presi tanto colla Società dell'Alta Italia quanto col concessionario

della linea Vicenza-Thiene-Schio per l'uso comune dei due tronchi contemplati nell'art. 1. del presente capitolato, o di quegli altri tronchi che si potessero rendere comuni.

Per determinare le condizioni dell'uso comune delle stazioni e dei tronchi di ferrovia si procederà colle norme dell'art. 37, paragrafo 6, del capitolato annesso alla convenzione 30 giugno 1864, approvato con legge 14 maggio 1865, con intendersi che detto paragrafo sia applicabile anche alla presente concessione.

Articolo 22.

Traversine di legname per l' armamento della strada.

L'armamento della strada sarà fatto sopra traversine di legname sano e di essenza forte.

Potranno anche essere ammessi legnami di essenza dolce, purchè siano preparati secondo il sistema di preservazione di riconosciuta ed esperimentata efficacia.

La lunghezza delle traversine non sarà minore di metri 2 e centimetri 60.

Quelle intermedie potranno essere semi-cilindriche, colle dimensioni di centimetri 25 in larghezza e di centimetri 12 1|2 nel mezzo della sezione.

Quelle che corrispondono al punto di unione delle ruotaie avranno le preindicate dimensioni di larghezza e di altezza, ma quest'ultima sarà uniforme, cioè la sezione di dette traversine sarà di figura rettangolare.

La distanza da una traversina all'altra non sarà mai maggiore di metri 0,90; misurata da mezzo a mezzo delle medesime.

Articolo 23.

Ruotaie per l' armamento.

Le ruotaie saranno di ferro battuto e del sistema Vignolles. Le medesime non potranno avere una lunghezza minore di m. 5,40 ed un peso minore di chilogrammi 30 per metro lineare. In detto peso verrà tollerata una deficienza che non superi il 3 0[0, ristrettamente però al decimo della totale provvista.

Verranno fissate sulle traversine col mezzo di un sufficiente numero di chiodi di ferro dolce a testa ripiegata, di buona qualità e bene lavorati, e saranno riunite fra loro col sistema delle soppresse *ecclisses* strette con quattro chiavarde a vite.

Articolo 24.

Massicciata.

La massicciata sarà composta di ghiaia fluviale o di cava, ovvero di pietrisco mondo di terra.

Se la medesima sorgerà libera sul piano della strada cioè senza rinfianchi di banchine od arginelli di terra e sia disposta con le scarpe aventi l' inclinazione di 45° avrà in base la larghezza non minore di metri 4,60 e l' altezza di centimetri 50. Quando venga incassata con dette banchine o arginelli a parete interna verticale dovrà avere la larghezza di metri 3,80 e la stessa altezza di centimetri 50.

Articolo 25.

Vetture delle diverse classi.

Le vetture di ogni classe dovranno essere coperte.

Quelle di I. e II. classe saranno chiuse lateralmente da vetriate. Quelle di III. classe dovranno esser chiuse da sportelli di legno, od almeno munite lateralmente di cortine di cuoio.

Articolo 26.

Apertura delle linee all' esercizio.

La linea Vicenza-Treviso potrà essere aperta anche pei singoli tronchi, come è qui sotto indicato:

Vicenza-Cittadella;
Cittadella-Castelfranco;
Castelfranco-Treviso.
Quella da Padova a Bassano pei tronchi:
Padova-Cittadella;
Cittadella-Bassano.

TITOLO III.

Stipulazioni diverse.

Articolo 27.

Durata della concessione.

La concessione delle linee che formano soggetto del capitolato presente è fatta per anni 90, a decorrere dalla data del decreto Reale o della legge di approvazione.

Articolo 28.

Restituzione della cauzione.

Una metà della cauzione di che all' art. 2 verrà restituita al concessionario quando egli giustificherà di aver eseguiti tanti lavori per un ammontare triplo della somma a restituirsi.

L' altra metà sarà restituita quando dopo ultimati i lavori verrà eseguito il collaudo definitivo dalla vigente legge prescritto.

Articolo 29.

Concessione di franchigia di dogana.

È concessa la introduzione dall' estero in franchigia di dogana delle ruotaie ed altri ferri necessarî all' armamento della strada, nonchè delle macchine, locomotive, vetture, vagoni, utensili e ferramenti per la prima provvista, necessarî per l' esercizio della strada, nella quantità e qualità indicata nella tabella annessa al presente capitolato, per quanto però tali oggetti non si possano trovare nello Stato ad uguali condizioni di bontà e di prezzo.

Dovrà il concessionario assoggettarsi a tutte le cautele che a tale riguardo fossero prescritte dal Ministero delle Finanze.

Articolo 30.

Esenzione di alcuni atti dal diritto proporzionale di registro.

Saranno soggetti al pagamento del diritto fisso di una

lira, ed andranno esenti da qualunque tassa proporzionale di registro i seguenti documenti:

1. L'atto di concessione fatto dal Governo;

2. L'atto con cui il concessionario cedesse ad altri la concessione ottenuta;

3. Il contratto con cui il Consorzio, le provincie, ed i comuni interessati nelle ferrovie di cui si tratta stipulassero un mutuo nel solo scopo della costruzione delle ferrovie stesse.

Competono inoltre al concessionario le esenzioni e facilitazioni di cui all' art. 292 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici.

Articolo 31.

Conservazione dei monumenti e proprietà degli oggetti d' arte trovati nelle escavazioni.

I monumenti che venissero scoperti nella esecuzione dei lavori delle ferrovie non saranno menomamente danneggiati.

Il concessionario dovrà darne avviso al Governo per mezzo del prefetto della provincia, il quale provvederà la continuazione dei lavori.

Per la pertinenza delle statue, medaglie, dei frammenti archeologici e per tutti gli oggetti antichi in genere si osservano le leggi ed i regolamenti in vigore.

Articolo 32.

Spese di sorveglianza per la costruzione e per l' esercizio.

Dalla data della partecipazione ufficiale della rinuncia della Società dell'Alta Italia ai diritti che le possono

spettare in forza dell' art. 37 del capitolato del 1864 sino al termine della concessione sarà pagata dal concessionario annualmente al pubblico Tesoro la somma di lire 60 per chilometro sopra la lunghezza chilometrica della intera linea, in corrispettivo delle spese sostenute dal Governo per la sorveglianza della costruzione e dello esercizio.

Articolo 33.

Numero dei convogli ed orari.

Il servizio delle strade ferrate per i viaggiatori e per le merci sarà fatto col numero dei convogli e cogli orarii che, sentito il concessionario, verranno dal Ministero dei Lavori Pubblici determinati.

Questi convogli però non potranno essere in nessun caso meno di due al giorno, e ciascuno per andata e ritorno.

Articolo 34.

Tariffa per i trasporti.

Per i trasporti, tanto dei viaggiatori, che delle merci saranno applicate le tariffe che ora sono in vigore per le ferrovie dell'Alta Italia (rete veneta), salvo le modificazioni che per posteriori provvedimenti potranno venire adottate per la rete medesima e che il concessionario si obbliga di accettare.

Altrettanto dicasi per i diritti da percepirsi, per spese accessorie, come quelle di caricamento, scaricamento, deposito e magazzinaggio.

Al trasporto di persone e di oggetti per conto del Governo sarà pure applicata la tariffa speciale in vigore per le linee dell'Alta Italia.

I prezzi delle predette tariffe sono considerati come prezzi massimi: salva al concessionario la facoltà di ribassarli a tenore dell' art. 272 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche.

Articolo 35.

Trasporto gratuito dei funzionari governativi incaricati della sorveglianza dello esercizio.

I pubblici funzionari incaricati di sorvegliare l'esercizio delle ferrovie del Regno e di controllare la gestione del concessionario, verranno trasportati gratuitamente del pari che i loro bagagli.

A tale effetto il concessionario riceverà dal Ministero dei Lavori Pubblici apposita richiesta di biglietti di libera circolazione permanente o temporanea su tutte o su alcune parti delle ferrovie concesse, o dei biglietti per una determinata corsa, nella quale richiesta sarà indicata la classe della vettura di cui il funzionario potrà valersi.

Articolo 36.

Servizio di Posta.

Il servizio di posta per tutte le lettere e pei dispacci del Governo da una estremità all' altra delle linee o da punto a punto delle medesime, sarà fatto gratuitamente dal concessionario alle condizioni seguenti:

1. Nei treni ordinari di viaggiatori e di mercanzie, che saranno designati dall'Amministrazione superiore, il concessionario sarà obbligato di riservare gratuitamente un compartimento speciale abbastanza vasto, pei bisogni dell' Amministrazione delle Poste, destinato a ricevere oltre alle valigie delle lettere o dei dispacci, anche l' agente postale incaricato di questo servizio;

2. Se il volume delle valigie di posta o le circostanze del servizio rendessero necessario l' impiego di vetture speciali e se l' Amministrazione delle poste volesse stabilire degli uffici postali ambulanti, il concessionario sarà obbligato di fare il trasporto con qualsivoglia treno ordinario sia di andata che di ritorno anche di detti veicoli.

Questi veicoli dovranno essere costruiti e mantenuti a spese del concessionario, mediante rimborso da convenirsi d' accordo, e saranno eseguiti secondo i modelli forniti dall' Amministrazione delle Poste;

3. L'Amministrrazione delle Poste non potrà esigere alcun cambiamento, nè negli orari, nè nel corso o nelle fermate dei convogli ordinari. Se essa vorrà servirsi di un treno speciale, che corra con velocità ordinaria, ed anche eccezionale, il concessionario non potrà rifiutarsi mediante i compensi delle spese che saranno determinati di buon accordo od a giudizio di periti;

4. Quando l'Amministrazione delle Poste domandi un convoglio speciale il concessionario avrà diritto di aggiungervi vetture pei viaggiatori di ogni classe, e vagoni pel trasporto di merci a grande velocità a suo proprio profitto, purchè il servizio postale non ne sia pregiudicato;

5. Il peso del carico delle vetture pel servizio delle Poste sarà limitato alla misura di cui le vetture stesse saranno state riconosciute capaci secondo le norme ordinarie del traffico;

6. Finchè non siano compiute interamente le linee concesse saranno trasportate gratuitamente sui tronchi

aperti all' esercizio coi convogli ordinari le vetture del corriere sui *trucchi* da fornirsi gratuitamente;

7. In tutte le stazioni in cui ha luogo la spedizione delle lettere, si porranno gratuitamente a disposizione dell'Amministrazione delle Poste i locali ad uso d' ufficio.

8. L' Amministrazione delle Poste rinunciando alla facoltà concessale ai numeri 1 e 6 di questo articolo potrà invece richiedere al concessionario che i capi-convoglio ricevano essi i pacchi di lettere e dispacci per consegnarli ai capi delle diverse stazioni, i quali ne faranno per parte loro consegna agli agenti o delegati dell'Amministrazione delle Poste incaricati di riceverli alle stazioni medesime.

9. L' Amministrazione superiore si riserva il diritto di stabilire a sue spese gli stanti ed apparecchi necessarî per lo scambio dei dispacci a convoglio corrente, fermo che questi stanti per la natura loro e la loro disposizione non siano d' impedimento nè di pericolo alla circolazione dei convogli, nè al servizio delle stazioni.

Articolo 37.

Trasporto della corrispondenza di servizio.

Il concessionario potrà trasportare gratuitamente sulle proprie linee le lettere ed i plichi riguardanti unicamente l' amministrazione e l' esercizio delle linee stesse.

Telegrafi

Articolo 38.

Stabilimento delle linee telegrafiche.

Il Governo avrà il diritto di stabilire gratuitamente

le sue linee telegrafiche lungo le ferrovie concesse, ovvero di appoggiare i fili delle sue linee sui pali delle linee costrutte dal concessionario.

Articolo 39.

Telegrammi di servizio.

Il concessionario non potrà trasmettere altri dispacci telegrafici fuorchè quelli relativi al servizio delle sue strade, e sarà sottoposto alla sorveglianza governativa.

Articolo 40.

Telegrammi del Governo e dei privati.

Dietro richiesta del Governo, il concessionario dovrà assumere anche il servizio dei dispacci telegrafici del Governo e dei privati, e questo servizio sarà fatto a norma dei regolamenti dell'Amministrazione dello Stato, e delle istruzioni che verranno date dalla Direzione generale dei telegrafi dello Stato. In compenso del suddetto servizio il concessionario, riterrà per sè il 50 per cento delle tasse riscosse pei telegrammi privati, versando l' altra metà nelle Casse dello Stato,

Esso sarà però tenuto a versare intieramente in dette Casse dello Stato le tasse estere dei telegrammi privati spediti per l' estero.

Articolo 41.

Sorveglianza delle linee telegrafiche.

Il concessionario dovrà fare invigilare gratuitamente dai suoi agenti le linee telegrafiche stabilite e da stabilirsi per conto del Governo lungo le sue strade ferrate.

Gli agenti incaricati di questa vigilanza dovranno denunciare immediatamente alla prossima stazione telegrafica od alla più vicina autorità competente tutti i guasti sopravvenuti alle linee telegrafiche.

Articolo 42.

Riscatto della concessione.

Dopo vent' anni dalla data dell' apertura totale di ambo le ferrovie all' esercizio, il Governo avrà la facoltà di riscattare la concessione sempre che abbia precedentemente dato diffidamento di un anno al concessionario e mediante il pagamento di una rendita annua da corrispondersi semestralmente al concessionario stesso per tutto il tempo che rimarrà a trascorrere ancora fino alla estinzione del suo privilegio.

Detta rendita annua verrà determinata, prendendo gli introiti netti annui ottenuti durante i sette anni che precedettero quello in cui il Governo avrà notificato l'intenzione di riscattare le ferrovie deducendone gl'introiti netti dei due anni meno proficui, e prendendo la media degli introiti netti degli altri 5 anni.

Viene derogato per consenso delle parti alla facoltà data al concessionario dall' ultimo paragrafo dell' art. 284

della legge dei lavori pubblici di pretendere che l'annualità sia convertita in un capitale, da pagarsi all'atto del contratto.

Articolo 43.

Mobili e provviste da rilevarsi dal Governo nel caso del riscatto.

Gli oggetti mobili e le provviste indicate nell'articolo 249 della legge sui lavori pubblici verranno rilevati dal Governo, purchè riconosciuti servibili all'esercizio ed alla manutenzione della strada a prezzo risultante da stima fissata d'accordo, ed in caso di dissenso determinato a giudizio d'arbitri.

Articolo 44.

Rinunzia ai privilegi derivanti dagli articoli 269 *e* 270 *della legge dei lavori pubblici.*

Il concessionario rinuncia volontariamente ai privilegi che per le diramazioni, intersezioni e prolungamenti di linea, non che per le linee laterali gli potessero competere a senso degli articoli 269 e 270 della legge pei lavori pubblici 20 marzo 1865.

Articolo 45.

Tronchi e stazioni comuni.

Il concessionario sarà tenuto di concedere al Governo od a Società concessionarie, che fossero autorizzate a

costruire e ad esercitare nuove linee, l'uso delle stazioni o dei tronchi parziali che potessero rendersi comuni a dette nuove linee, mediante però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenute, od in caso di dissenso stabiliti da arbitri.

Articolo 46.

Arbitri.

Verificandosi il caso di applicare gli articoli 252, 254, 270, 284, della legge 20 marzo 1865, allegato F, l'atto di compromesso stabilirà il procedimento ed i termini che dovranno osservarsi dagli arbitri.

Articolo 47.

Scelta degli impiegati per il servizio non tecnico.

Nel personale non tecnico assunto dal concessionario al suo servizio, dovranno impiegarsi per un terzo almeno militari e volontari congedati, purchè aventi i requisiti morali, l'attitudine fisica e l'età conveniente al disimpegno dei servizî cui potranno venire chiamati.

Articolo 48.

Disposizioni speciali pei tronchi

da Camposampiero a Cittadella e da Cittadella a Bassano.

Qualora per successive concessioni i tronchi da Camposampiero a Cittadella, e da Cittadella a Bassano, potes-

sero divenire parte integrante di una linea da Mestre, a Bassano e Trento, il concessionario si obbliga o ad accordare il passaggio sovra i suddetti tronchi sotto le condizioni e le norme stabilite dall'.art. 37, paragrafo 6, del capitolato annesso alla convenzione 30 giugno 1864, approvata con legge 14 maggio 1865, oppure, a scelta del Governo, a consentire allo stabilimento di tariffe differenziali ridotte in modo che i trasporti di merci e persone della suddetta linea Mestre-Camposampiero-Cittadella-Bassano, verso Bassano e viceversa, non siano aggravati di spesa maggiore di quella che corrisponda al percorso diretto della linea tra Mestre, Castelfranco e Bassano.

Articolo 49.

Decisioni del Ministero

Ogni qualvolta a termine di questo capitolato intervenga una deliberazione o decisione del Ministero, l'adempimento da parte del concessionario implicherà l'accettazione delle imposte condizioni e della data decisione ed escluderà ogni diritto del concessionario stesso a ripetere dal Governo indennità o compenso per titoli derivanti dalle intervenute deliberazioni e decisioni.

Il Minis. delle Finanze
M. MINGHETTI

Il Minis. dei Lavori Pubblici
S. SPAVENTA

Il Concessionario Loro Gio. Batta.
Antonio Dozzi — Sebastiano Tessari.
Paolo Lioy, *deputato testimonio.*
Andrea Secco *deputato testimonio.*
A. Verardi, *caposezione.*

ELENCO del materiale occorrente per la costruzione ed esercizio delle linee Padova-Bassano e Vicenza-Treviso, per il quale si domanda l'esenzione del dazio.

		Per la linea	
		Padova Bassano	Vicenza Treviso
Armamento principale completo con l'aggiunta di 1/6 per le controguide, i maggiori sviluppi di via nelle stazioni e le guide di sostegno delle casse per l'acqua dei rifornitori	Metri lineari	47,637	65,889
Scambi completi	N.	40	35
Piattaforme da metri 5 . . .	»	6	7
» da metri 6 . . .	»	2	1
Grue per grandi pesi . . .	»	3	2
» per piccoli pesi . . .	»	4	6
Pompe aspiranti e prementi pei rifornitori	»	2	1
Casse per l'acqua	»	2	1
Ferri per fabbricare tettoje, marquises.	Tonn.	50	70
Macchine	N.	5	5
Vagoni di I. classe . . .	»	4	4
» di I. e II. misti . .	»	4	4
» di II. classe . . .	»	12	12
» di III. classe . . .	»	16	16
» per merci e bestiami . .	»	40	40
» per ballast	»	12	12

Il Ministro delle Finanze
MARCO MINGHETTI

Il Ministro dei Lavori Pubblici
SILVIO SPAVENTA

Il Concessionario Loro Giovanni Battista.
Antonio Dozzi — Sebastano Tessari,
Paolo Lioy, *Deputato, Testimonio.*
Andrea Secco, *Deputato, Testimonio.*
A. Verardi, *Capo Sezione.*

CONVENZIONE

DEL CONSORZIO FERROVIARIO

Padova-Treviso-Vicenza

COLLA SOCIETÀ FERROVIARIA DELL' ALTA ITALIA

Roma, 7 *dicembre* 1874.

Premesso che fra la Società dell'Alta Italia ed il Governo del Re pende compromesso negli Arbitri Comm. Generale Menabrea, Allievi e Jacini, per decidere se alla concessione della linea Vicenza-Treviso ostino i diritti derivanti alla Società dell'Alta Italia dai di Lei atti di concessione ;

Premesso che gli interessati nella detta concessione della linea Vicenza-Treviso sono rappresentati da un Comitato nominato dal Consorzio delle tre Provincie di Vicenza, Padova e Treviso ;

Premesso che codesto Comitato è venuto ad accordi colla Società dell'Alta Italia che fanno cessare le opposizioni di essa e quindi la ragione del detto compromesso ;

Si viene fra i membri rappresentanti il Consorzio delle dette tre Provincie ed il Direttore Generale della Società dell'Alta Italia ai seguenti appuntamenti :

Art. 1. Il Consorzio delle tre Provincie di Vicenza, Padova e Treviso, cede alla Società dell'Alta Italia la concessione delle linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano a norma dei patti e clausole portate dall' atto di concessione del giorno 19 novembre 1873, e del relativo capitolato.

I sussidî e i contributi che il Governo deve ai concessionarî s'intendono riservati al Consorzio delle Provincie.

Art. 2. Il Consorzio delle Provincie assume di eseguire a proprie spese:

a) Le espropriazioni sì permanenti che temporarie dei terreni occorrenti per la costruzione delle due linee e di tutti i loro accessorî;

b) Le esecuzioni di tutti i movimenti di terra e delle opere accessorie che vi si riferiscono;

c) La costruzione dei ponti in muratura o metallici, dei sovra e sotto passaggi, degli acquedotti ecc. ed in generale di tutti i manufatti interni e delle linee propriamente dette, e di quelli esterni alle medesime necessarî per la continuazione delle acque e strade intercettate, comprese le relative opere di raccordo e di efficace difesa;

d) La costruzione in muratura delle case cantoniere lungo la linea, e così pure quella di tutti i fabbricati occorrenti nelle stazioni coi relativi pozzi ed accessorî diversi, come marciapiedi, cessi isolati, piani caricatori, muratura di fondazione per gru idrauliche, serbatoi per rifornitori, piattaforme, pese a bilico, segnali a disco, condotta di acqua ecc.;

e) L'inghiajamento delle strade di accesso alle stazioni, ai passaggi a livello, ai cavalcavia e sottovia, nonchè l'inghiajamento di piazzali esterni delle stazioni medesime;

f) La fornitura in opera delle siepi vive;

g) La delimitazione della proprietà della Società lungo le linee con cippi di vivo portanti la scritta S. F.

h) La lodevole manutenzione del corpo stradale e di tutte le opere d'arte che vi si riferiscono direttamente o come accessorie sin dopo sei mesi dal giorno dell'apertura dell'esercizio.

Art. 3. La Società dellAlta Italia assume a proprio carico l' ingrandimento delle stazioni di Vicenza, Padova e Treviso, e le relative modificazioni, affinchè possano servire alle esigenze delle dette nuove linee e così assume a proprio carico l' armamento di esse, cioè tutti i materiali, ghiaia, traversine, rotaie ed accessorî tanto per le linee che per le stazioni, nonchè per queste i cambiamenti di via, le piattaforme, le gru idrauliche, le vasche mettalliche per rifornitori d' acqua, le trombe idrauliche per l' innalzamento dell' acqua, le piattaforme girevoli, le pese a bilico, i segnali a disco, le controguide ai passaggi a livello, le chiusure di questi, nonchè le cancellate per le stazioni, i cippi chilometrici, il telegrafo, ed il mobilio delle stazioni.

Art. 4. le linee di cui trattasi saranno esercitate a rischio pericolo e vantaggio della Società dell'Alta Italia con tre treni giornalieri di andata e ritorno, tenendo a calcolo le coincidenze dei treni provenienti da altre linee.

Il Consorzio non potrà pretendere l' attivazione di treni diretti e di treni notturni sulle dette linee.

Art. 5. Ove si verifichi il caso in cui il Governo del Re eserciti il riscatto delle linee concesse alla Società dell'Alta Italia, sarà attribuita a quelle delle quali si tratta la propria speciale rendita netta, ed il capitale o rendita pubblica che fosse dal Governo dovuto alla Società dell' Alta Italia sarà diviso fra la Società stessa ed il Consorzio delle tre provincie in proporzione della spesa rispettivamente erogata nell' adempiere gli obblighi assunti agli art. 1 e 3 di questi appuntamenti.

Art. 6. La presente cessione non avrà effetto se non dopo riportata l' approvazione dell' Assemblea del Consorzio e del Consiglio d'Amministrazione della Società dell'Alta Italia, e dopo la formale stipulazione del contratto nel quale siano stabiliti e disciplinati sulle basi di questi appuntamenti, tutti i patti, condizioni e clausole relative,

tanto alla costruzione e collaudo dei lavori, come all' armamento ed all' esercizio. Questo contratto sarà firmato entro gennaio p. v.

Salvi e inpregiudicati i diritti reciproci le parti s' impegnano d' interessare il Governo ad assentire la proroga dell' arbitramento a tutto gennaio p. v.

Art. 7. A suo tempo sarà questa Convenzione assoggettata alla sanzione dell' Assemblea Generale degli Azionisti ed occorrendo dei Consigli Provinciali delle tre Provincie Consorziate.

fir. **Fedele Lampertico** *Presidente del Consorzio Interprovinciale.*
» **Antonio Dozzi** *Membro del Comitato del Consorzio*
» **Loro Gio. Battista** *id.*
» **Amilhau** *Direttore Generale delle ferrovie dell'Alta Italia*
» **Paolo Lioy** *Testimonio*
» **Avv. Francesco Restelli** *id.*
» **Luigi Chinaglia** *id.*
» **Andrea Secco** *id.*
» **Gino Cittadella Vigodarzere** *id.*

Presidenza del Consiglio d' Amministrazione
della Società ferroviaria dell'Alta Italia

Milano, 2 *Febbraio* 1875.

Telegramma

Consiglio in presenza condizioni economiche aggravatesi dopo preliminare di transazione di Roma non lo approva e lascia sia pronunziata Sentenza facendo voti possano trovarsi in futuro combinazioni conciliative delle due parti.

Presidente D' ADDA.

In nome di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE II
per grazia di Dio e per volantà della Nazione
Re d' Italia

Sentenza arbitrale

NELLA CAUSA PROMOSSA

Dalla Società ferroviaria dell' Alta Italia rappresentata dal signor Commendatore Paolo Amilhau domiciliato per

ragione d' ufficio a Torino nella sede della Direzione Generale della Società medesima.

Contro

L' Amministrazione Generale dello Stato (Ministero dei Lavori pubblici e Ministero delle Finanze) rappresentata dai signori Commendatore Fedele Lampertico Senatore del Regno, Commendatore Avvocato Antonio Dozzi e Cavaliere Giambattista Loro domiciliati per ragione della loro rappresentanza a Roma nella sede del Ministero dei Lavori Pubblici.

Sua Eccellenza il Generale conte Luigi Federico Menabrea Senatore del Regno, il Commendatore Stefano Jacini Senatore del Regno, il Commendatore Antonio Allievi Direttore della Banca generale di Roma, nominati arbitri con atto di compromesso del 15 Maggio 1874 sottoscritto dalle LL. EE. il Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro delle Finanze Commendatore Marco Minghetti per l' Amministrazione generale delle Finanze ed il Ministro dei Lavori Pubblici Commendatore Silvio Spaventa per l' Amministrazione generale dei Lavori Pubblici, e dal Commendatore Paolo Amilhau Direttore Generale delle Ferrovie della Società dell' Alta Italia per la Società medesima, registrato a Roma li 16 Maggio 1874 al volume I. N. 1553 *atti privati* col pagamento di L. 1,20, prorogato questo compromesso fino al 15 Febbraio 1875 con atti debitamente sottoscritti dalle parti, il primo del 10 Agosto 1874, registrato a Firenze il 12 stesso mese, registro 43 fol. 43 N. 5952 col pagamento di L. 1,20 e il secondo del 23 Dicembre 1874, registrato a Roma il 29 detto mese volume 4 num. 6182 *atti privati* col pagamento di L. 1,20 per pronunciare sulla seguente controversia.

« Se alla concessione fatta dal R. Governo colla con-
« venzione 19 Novembre 1873 al Consorzio delle tre
« Provincie Vicenza, Treviso e Padova di una strada
« ferrata da Vicenza a Treviso, ostino i diritti che pos-
« sano competere alla Società delle strade ferrate del-
« l' Alta Italia a sensi ed in virtù della convenzione e
« capitolato 30 giugno 1864, approvato con legge 14 mag-
« gio 1865 e delle convenzioni 4 gennaio 1869, 5 e 11 lu-
« glio 1870, approvate colla legge 8 agosto 1870;

Hanno pronunciato la seguente

Sentenza arbitrale

Gli arbitri ritenuto in fatto;
che colla legge 29 giugno 1873 N. 1475 fu fatta facoltà al Governo di accordare all' industria privata, a provincie e comuni isolatamente o riunite in consorzio la concessione per la costruzione e per l' esercizio di parecchie linee di strade ferrate pubbliche e fra le altre di quella da Vicenza a Treviso; che con Convenzione del 19 novembre 1873 venne dal Governo fatta la concessione della detta ferrovia da Vicenza a Treviso ad un Consorzio delle tre provincie di Padova, Vicenza e Treviso; che la Società delle ferrovie dell' Alta Italia ha fatto opposizione alla concessione suddetta, provocando un giudizio arbitrale; che il Governo aderì a tale proposta, e quindi fra le parti contendenti si cadde d' accordo nella stipulazione dell' atto di compromesso del 15 maggio 1874, prorogato per i sovraindicati atti fino al 15 febbraio 1875;

Visti ed esaminati gli scritti e documenti presentati dalle due parti contendenti;

Sentiti in contradditorio i rappresentanti delle medesime;

Riunitisi dopo conferenze personali nella seduta del 13 febbraio 1875 per procedere ad una deliberazione finale;

Sebbene gli Arbitri stessi non disconoscessero il valore di alcune eccezioni mosse da uno di loro, relativamente

alle conseguenze della nuova concessione per le finanze delle Provincie interessate e pei diversi progetti di linee venete, nondimeno nella loro maggioranza hanno ritenuto: che il mandato del collegio arbitrale è estraneo a siffatte considerazioni, perchè si riduce unicamente a determinare se la Società delle ferrovie dell' Alta Italia abbia o non abbia il diritto d'impugnare la validità della concessione che ha causa dalla legge 29 giugno 1873 N. 1475;

che la questione di diritto si racchiude nella interpretazione e nell' applicazione dell' art. 37 del capitolato annesso alla concessione del 30 giugno 1864, approvato per legge 14 maggio 1865 e confermato ed esteso con altra legge del 28 agosto 1870;

che in questo articolo, ad equa tutela degli interessi della Società concessionaria e della prosperità nazionale è stabilita chiaramente la distinzione fra tre categorie di linee, cioè: *le ferrovie parallele servienti ai medesimi centri di popolazione e di commercio*; *le diramazioni*; *e le linee trasversali*; è determinato per ciascuna di esse i diritti della Società concessionaria;

che quelle linee parallele le quali servono ai medesimi centri di popolazione o di commercio non possono essere concesse, ma che le altre lo possono sotto condizioni determinate in quell' articolo;

che la linea Vicenza-Treviso non ha i caratteri della prima categoria, in quanto è destinata a collegare importanti centri di popolazione e di commercio non ancora serviti da altre ferrovie;

che la linea Vicenza-Treviso deve essere considerata come appartenente alla categoria delle trasversali, perchè congiunge direttamente due punti posti su due grandi linee diverse, che incontrandosi quasi ad angolo retto a Mestre fanno entrambe capo a Venezia, a cui anche costrutta la trasversale Vicenza-Treviso intesa allo scopo di congiungere la valle del Po col Friuli e coll' Illiria

rimarrebbe intatto lo scopo economico proprio a ciascuna, che è quello, per la prima di servire di sbocco pel commercio della valle del Po al principale porto dell'Adriatico, e per l' altra quello di provvedere Venezia di una congiunzione col Veneto Orientale e coll' Illiria;

che quindi la maggioranza non può ritenere fondata la tesi sostenuta da uno dei membri del collegio arbitrale per far riconoscere come una sola linea quella da Vicenza-Mestre-Treviso a Cormons in base al fatto che detta linea essendo finora unica serve oggidì anche al traffico fra la Valle del Po e il Friuli nonchè l' Illiria;

che la linea Vicenza-Treviso dovendosi, come si è detto, considerare appartenente alla categoria delle *trasversali*, alla Società concessionaria delle ferrovie dell'Alta Italia non compete il diritto d' impugnare la concessione fatta dal Governo al Consorzio delle tre provincie.

Per questi motivi gli arbitri a maggioranza

deliberano:

Essere insussistente in diritto l' opposizione della Società delle ferrovie dell' Alta Italia alla esecuzione della concessione del 19 novembre 1873 fatta dal Governo al Consorzio delle tre provincie di Padova, Vicenza e Treviso per la costruzione ed esercizio della ferrovia Vicenza-Treviso.

Le spese per gli atti del giudizio saranno compensate fra le parti.

Così fatto e dichiarato dagli arbitri nel giorno 13 febbraio 1875 nella sede del Collegio arbitrale in Roma nella casa di abitazione dell' arbitro Eccellentissimo Conte Menabrea in Piazza Strozzi, palazzo Strozzi.

All' originale firmati

Luigi Federico Menabrea *arbitro*
Antonio Allievi
Stefano Jacini *terzo arbitro*

PRESIDENZA
del Consiglio d' Amministrazione
DELLA SOCIETÀ FERROVIARIA
dell' Alta Italia

Milano, 5 marzo 1875.

Ali' Onorevole Senatore

FEDELE LAMPERTICO

VICENZA

Con riferimento alla di Lei lettera N. 145, del 28 febbraio p. p. mi affretto a parteciparLe che, con decisione odierna, il Consiglio d' Amministrazione, che ho l' onore di presiedere, ha deliberato di non ricorrere in Cassazione contro la sentenza pronunciata il 15 febbraio suddetto dagli arbitri nominati coll' atto di compromesso 15 maggio 1874, nella vertenza relativa alla concessione della linea diretta Vicenza-Treviso.

AutorizzandoLa a fare quell' uso che crederà di questa dichiarazione, La prego, Egregio Sig. Commendatore, di accogliere le espressioni della distinta mia stima e considerazione.

Il Presidente D' ADDA.

Recoaro, li 24 Agosto 1872.

Fra i Signori:

Deputato cav. Carlo Malùta per la Commissione Ferroviaria di Padova.

Deputato cav. Gio. Batta Loro per quella di Treviso.

Cav. Sebastiano Tessari e Comm. Fedele Lampertico per quella di Vicenza.

Cav. Stefano Breda per la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche,

VIENE CONCORDATO:

1. La Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche assume la costruzione delle ferrovie Padova-Bassano e Vicenza-Treviso secondo il progetto Breda accompagnato colla relazione in data da Ponte di Brenta li 30 dicembre 1869 e già stampata, seguendo le varianti più economiche e salve le modificazioni tecniche le quali fossero volute dal Ministero.

2. Le tre Provincie si obbligano di pagare alla Società ai prezzi stabiliti dal progetto tutti i lavori e materiali ad eccezione del ferro colla riduzione però del 5 0[0, e quanto al ferro, restando convenuto che sarà stabilito d'accordo o per arbitrato il prezzo al momento di farne le ordinazioni.

3. Dall'importo della ferrovia di Padova sarà detratta la spesa del ponte di Curtarolo, che viene costruito dallo Stato quando lo stesso ponte possa servire alla ferrovia.

4. I lavori devono cominciare entro un mese dopo che ottenuta la concessione sia decorso il periodo lasciato dalla legge alla Società dell'Alta Italia per esercitare il diritto di prelazione.

5. Devono i lavori stessi cominciare contemporaneamente e con eguali forze ed alacrità ai quattro capi delle due linee, attuandosi per quanto possibile, anche in altri

punti, e devono condursi a termine entro un anno, e solo nel caso che occorra un nuovo ponte a Curtarolo, per questo concedesi la prolungazione di sei mesi.

6. I pagamenti saranno mensili, e proporzionati al lavoro eseguito e dietro certificato delle persone tecniche a ciò delegate dalle Provincie.

7. La Società a garanzia dell'esatto adempimento del contratto depositerà, quando ne sia richiesta dalle Provincie, 15000 lire di rendita, che saranno restituite metà al momento di mettere in opera l'armamento e metà appena cominciato regolarmente l'esercizio, essendo compresi nel progetto gli indennizzi per l'espropriazioni come pei guasti.

L'espropriazione sarà fatta dalla Società Veneta in nome delle Provincie a carico delle quali starà la sola imposta prediale.

8. La Società assume l'esercizio delle due linee verso il correspettivo chilometrico di L. 5500 per tre treni di andata e di ritorno su ciascuna delle linee, dei quali due treni omnibus ed uno misto. Gli orarî e le tariffe saranno stabiliti di accordo tra la Società e le Provincie.

9. Il materiale mobile sarà fornito dalla Società e le Provincie assumono il solo obbligo di corrispondere l'interesse del 6 0|0 sul costo effettivo di primo acquisto di mano in mano che verranno fatti gli esborsi, e ritenuto che non si superi la somma di L. 1,600,000. Il materiale sarà acquistato dalla Società previo accordo con le Provincie.

10. Nel correspettivo chilometrico di L. 5500 è compresa la manutenzione ordinaria così della strada come dell'armamento e del materiale mobile ed ogni altra spesa di esercizio.

11. Sugli introiti di esercizio eccedenti le L. 5500 e l'interesse del Capitale Mobile i civanzi fino alla somma di L. 12000 d'introito lordo saranno divisi nella ragione di un 20 0|0 per la Società e di 80 0|0 per le Provincie, dalle 12 alle 14000 nella ragione di 18 0|0 per la Società ed 82 per le Provincie, dalle 14 alle 15000, 17 0|0

per la Società ed 83 per le Provincie e dal 15 in avanti di 15 per la Società ed 85 per le Provincie.

12. Agli stessi patti tra i rappresentanti la Commissione ferroviaria di Vicenza e la Società Veneta si stipula la costruzione e l'esercizio della ferrovia Vicenza-Schio, salvo quelle eventuali modificazioni di linea che fossero adottate.

13. La Società Veneta si dichiara disposta ad assumere anche la costruzione e l'esercizio della ferrovia Treviso-Oderzo-Motta, quando nella redazione del progetto vengano adottati prezzi ragguagliati a quelli della ferrovia Treviso-Vicenza.

14. Nei casi di ritardo dell'esecuzione dei lavori imputabile all'impresa, la Società sarà soggetta alla multa di 1000 lire al giorno.

15. Qualunque differenza potesse insorgere tra la Società e le Provincie sarà definita con arbitramento.

16. Il presente preliminare dovrà essere ratificato dal Consiglio della Società Veneta entro 10 giorni, e non sarà obbligatorio per le Provincie se non dopo l'approvazione di tutti e tre i Consigli Provinciali, ai quali dovrà essere presentato al più tardi entro la prima metà di ottobre e sotto la condizione della definitiva Concessione Governativa.

Letto e firmato:

CARLO MALUTA per la Provincia di Padova.
GIO. BATTA LORO » Treviso.
SEBASTIANO TESSARI » Vicenza.
FEDELE LAMPERTICO » id.
V. S. BREDA per la Società Veneta, per Imprese e Costruzioni pubbliche.

punti, e devono condursi a termine entro un anno, e solo nel caso che occorra un nuovo ponte a Curtarolo, per questo concedesi la prolungazione di sei mesi.

6. I pagamenti saranno mensili, e proporzionati al lavoro eseguito e dietro certificato delle persone tecniche a ciò delegate dalle Provincie.

7. La Società a garanzia dell'esatto adempimento del contratto depositerà, quando ne sia richiesta dalle Provincie, 15000 lire di rendita, che saranno restituite metà al momento di mettere in opera l'armamento e metà appena cominciato regolarmente l'esercizio, essendo compresi nel progetto gli indennizzi per l'espropriazioni come pei guasti.

L'espropriazione sarà fatta dalla Società Veneta in nome delle Provincie a carico delle quali starà la sola imposta prediale.

8. La Società assume l'esercizio delle due linee verso il correspettivo chilometrico di L. 5500 per tre treni di andata e di ritorno su ciascuna delle linee, dei quali due treni omnibus ed uno misto. Gli orarî e le tariffe saranno stabiliti di accordo tra la Società e le Provincie.

9. Il materiale mobile sarà fornito dalla Società e le Provincie assumono il solo obbligo di corrispondere l'interesse del 6 0|0 sul costo effettivo di primo acquisto di mano in mano che verranno fatti gli esborsi, e ritenuto che non si superi la somma di L. 1,600,000. Il materiale sarà acquistato dalla Società previo accordo con le Provincie.

10. Nel correspettivo chilometrico di L. 5500 è compresa la manutenzione ordinaria così della strada come dell'armamento e del materiale mobile ed ogni altra spesa di esercizio.

11. Sugli introiti di esercizio eccedenti le L. 5500 e l'interesse del Capitale Mobile i civanzi fino alla somma di L. 12000 d'introito lordo saranno divisi nella ragione di un 20 0|0 per la Società e di 80 0|0 per le Provincie, dalle 12 alle 14000 nella ragione di 18 0|0 per la Società ed 82 per le Provincie, dalle 14 alle 15000, 17 0|0

per la Società ed 83 per le Provincie e dal 15 in avanti di 15 per la Società ed 85 per le Provincie.

12. Agli stessi patti tra i rappresentanti la Commissione ferroviaria di Vicenza e la Società Veneta si stipula la costruzione e l'esercizio della ferrovia Vicenza-Schio, salvo quelle eventuali modificazioni di linea che fossero adottate.

13. La Società Veneta si dichiara disposta ad assumere anche la costruzione e l'esercizio della ferrovia Treviso-Oderzo-Motta, quando nella redazione del progetto vengano adottati prezzi ragguagliati a quelli della ferrovia Treviso-Vicenza.

14. Nei casi di ritardo dell'esecuzione dei lavori imputabile all' impresa, la Società sarà soggetta alla multa di 1000 lire al giorno.

15. Qualunque differenza potesse insorgere tra la Società e le Provincie sarà definita con arbitramento.

16. Il presente preliminare dovrà essere ratificato dal Consiglio della Società Veneta entro 10 giorni, e non sarà obbligatorio per le Provincie se non dopo l'approvazione di tutti e tre i Consigli Provinciali, ai quali dovrà essere presentato al più tardi entro la prima metà di ottobre e sotto la condizione della definitiva Concessione Governativa.

Letto e firmato:

CARLO MALUTA per la Provincia di Padova.
GIO. BATTA LORO » Treviso.
SEBASTIANO TESSARI » Vicenza.
FEDELE LAMPERTICO » id.
V. S. BREDA per la Società Veneta, per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Padova, li 8 settembre 1872.

Fra i Signori,

Deputato cav. Carlo Maluta e cav. Giuseppe Wiel per la Commissione ferroviaria di Padova.

Deputato Giovanni Battista Loro e cav. barone Emilio Galvagna per quella di Treviso.

Cav. Sebastiano Tessari e comm. Fedele Lampertico per quella di Vicenza.

Comm. Vincenzo Stefano Breda per la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche.

In seguito agli accordi presi in Recoaro il 24 p. p. agosto,

viene stipulato:

1. La Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche assume la costruzione delle ferrovie Padova-Bassano e Vicenza-Treviso, secondo il progetto Breda accompagnato colla relazione in data da Ponte di Brenta li 30 dicembre 1869, e già stampata, seguendo le varianti più economiche e salve le modificazioni tecniche le quali fossero volute dal Ministero.

Ai lavori che eventualmente fossero da eseguirsi per allacciare le linee progettate alle stazioni di Padova, Treviso e Vicenza, ed a quelli occorrenti nelle stesse stazioni, saranno applicati i prezzi unitarî medesimi, che servirono alla compilazione dei progetti.

2. Le tre Provincie si obbligano di pagare alla Società ai prezzi stabiliti dal progetto tutti i lavori e materiali ad eccezione del ferro colla riduzione però del 5 0[0, e quanto al ferro, restando convenuto che sarà stabilito d'accordo o per arbitrato il prezzo al momento di farne le ordinazioni.

3. Dall' importo della ferrovia di Padova sarà detratta la spesa del ponte di Curtarolo, che viene costruito dallo Stato, quando lo stesso ponte possa servire alla ferrovia.

4. I lavori devono cominciare entro un mese dopo che ottenuta la concessione sia decorso il periodo lasciato dalla legge alla Società dell'Alta Italia per esercitare il diritto di prelazione.

5. Devono i lavori stessi cominciare contemporaneamente e con eguali forze ed alacrità ai quattro capi delle due linee, attuandosi, per quanto possibile, anche in altri punti, e devono condursi a termine entro un anno, e solo nel caso che occorra un nuovo ponte a Curtarolo, per questo concedesi la prolungazione di sei mesi.

6. I pagamenti saranno mensili e proporzionati al lavoro eseguito e dietro certificato delle persone tecniche a ciò delegate dalle Provincie.

7. La Società a garanzia dell' esatto adempimento del contratto depositerà, quando ne sia richiesta dalle Provincie, 15000 lire di rendita che saranno restituite metà al momento di mettere in opera l' armamento e metà appena cominciato regolarmente l'esercizio, essendo compresi nel progetto gli indennizzi per l' espropriazioni come pei guasti.

L' espropriazione sarà fatta dalla Società Veneta in nome delle Provincie a carico delle quali starà la sola imposta prediale. Le Provincie otterranno il decreto di espropriazione per opera di utilità pubblica a tempo, che non sia per la mancanza di esso ritardato il cominciamento dei lavori.

8. La Società assume per venti anni l' esercizio delle due linee verso il correspettivo chilometrico di L. 5500 (cinquemillecinquecento), per tre treni di andata e di ritorno su ciascuna delle linee, dei quali due treni omnibus ed uno misto.

La composizione dei treni pel tronco Vicenza-Treviso, nel quale le pendenze non superano il 5 0|00, si limita

ad 11 veicoli a 4 ruote, ed in quello Padova-Bassano nel quale la pendenza arriva al 7[79 0[00 a veicoli 10. Gli orarî e le tariffe saranno stabilite d'accordo tra la Società e le Provincie. La Società potrà nell' impianto e condotta dell' esercizio adottare quelle disposizioni e maggiori economie che sieno compatibili colla perfetta regolarità e sicurezza del servizio.

9. Il materiale mobile sarà fornito e mantenuto dalla Società, e le Provincie assumono il solo obbligo di corrispondere l' interesse del 6 0[0 sul costo effettivo di primo aquisto di mano in mano che verranno fatti gli esborsi, e ritenuto che non si superi la somma di L. 1,600,000.

Il materiale sarà acquistato dalle Società previo accordo colle Provincie.

10. Nel correspettivo chilometrico di L. 5500 è compresa la manutenzione ordinaria così della strada come dell' armamento e dei fabbricati ed ogni altra spesa di esercizio. La manutenzione del ponte in legname sul Brenta a Fontaniva resta a carico delle Provincie meno L. 1000 (mille) che saranno contribuite dalla Società.

11. Sugli introitî di esercizio eccedenti le L. 5500 (cinquemille cinquecento) e l' interesse del capitale mobile i civanzi fino alla somma di L. 12000 (dodicimille) d' introito lordo saranno divisi nella ragione di un 20 0[0 per la Società e di 80 0[0 per le Provincie, dalle 12 alle 14000 nella ragione di 18 0[0 per la Società ed 82 per le Provincie, dalle 14000 alle 15000, 17 0[0 per la Società ed 83 per le Provincie, e dalle 15 in avanti di 15 per la Società ed 85 per le Provincie.

12. La Società Veneta non potrà cedere ad altre compagnie l' esercizio delle ferrovie suddette senza aver prima ottenuto il consenso delle Provincie. Quando però sorgesse una nuova Società anonima collo scopo speciale di esercitare strade ferrate e principalmente la rete secondaria nel Veneto, le Provincie s' impegnano di acconsentire a

che la Società Veneta ceda a questa l'esercizio in discorso, se essa sarà costituita in modo da ispirare loro la fiducia del lodevole adempimento degli impegni assunti.

13. Agli stessi patti tra i rappresentanti la Commissione ferroviaria di Vicenza e la Società, si stipula la costruzione e l'esercizio della ferrovia Vicenza-Thiene-Schio, giusta il progetto Breda-Foffani, salvo quelle eventuali modificazioni di linea che fossero adottate. In questo tronco però nel quale vi sono pendenze perfino del 15 0|00, il treno non sarà composto di più di otto veicoli.

14. La Società Veneta si dichiara disposta ad assumere alle stesse condizioni anche la costruzione e l'esercizio della Ferrovia Treviso-Oderzo-Motta, quando nella redazione del progetto vengano adottati prezzi ragguagliati a quelli della ferrovia Treviso-Vicenza.

15. Nei casi di ritardo dell'esecuzione dei lavori, imputabile all'impresa, la Società sarà soggetta alla multa di 1000 Lire al giorno.

16. Qualunque differenza potesse insorgere tra la Società e le Provincie sarà definita con arbitramento.

17. Il presente preliminare già rettificato dal Consiglio della Società Veneta non sarà obbligatorio per le Provincie se non dopo l'approvazione di tutti e tre i Consigli Provinciali, ai quali dovrà essere presentato al più tardi entro la prima metà di ottobre e sotto la condizione della definitiva Concessione governativa.

Letto e firmato.

G. Wiel	*per la*	*Provincia*	*di Padova*
Carlo Maluta	»	»	»
Galvagna Emilio	»	»	*Treviso*
Loro Gio. Batta	»	»	»
Fedele Lampertico	»	»	*Vicenza*
Vincenzo Stefano Breda			

Padova, 7 *novembre* 1872.

CONVEGNO

con la Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche e la Banca di Costruzioni di Milano

Fra i Signori:

Deputato cav. Carlo Maluta, e cav. Giuseppe Wiel, per la provincia di Padova,

Deputato Gio. Batta Loro e cav. barone Emilio Galvagna, per quella di Treviso,

Cav. Sebastiano Tessari, e comm. Fedele Lampertico per quella di Vicenza,

Comm. Francesco Brioschi per la Banca di Costruzioni di Milano, e comm. Vincenzo Stefano Breda per la Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche.

In seguito agli accordi presi a Recoaro il 24 p. p. agosto

VIENE STIPULATO :

1. La Banca di costruzioni di Milano e la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche assumono la costruzione delle ferrovie Padova-Bassano e Vicenza-Treviso secondo il progetto Breda, accompagnato dalla relazione in data di Ponte di Brenta li 30 dicembre 1869 e già stampata. seguendo le varianti più economiche e salve le modificazioni tecniche, le quali fossero volute dal Ministero. Ai lavori che eventualmente fossero da eseguirsi per allacciare le linee progettate alle stazioni di

Padova, Treviso e Vicenza, nonchè a quelle occorrenti nelle stesse stazioni, e per le varianti eventuali che fossero prescritte dal Ministero, saranno applicati i prezzi unitarî medesimi, che servirono alla compilazione dei progetti.

2. Le tre Provincie si obbligano di pagare alle Società la somma fissa quale risulta applicando alle quantità del progetto i prezzi unitarî stabiliti nel medesimo per tutti i lavori e materiali, ad eccezione del ferro, colla riduzione però del 5 0[0, e quanto al ferro, restando convenuto, che sarà stabilito d' accordo o per arbitrato il prezzo al momento di farne le ordinazioni.

3. Dall' importo della ferrovia di Padova sarà detratta la spesa del ponte di Curtarolo, che viene costruito dallo Stato quando lo stesso ponte possa servire alla ferrovia.

4. I lavori devono cominciare entro un mese dopo che ottenuta la concessione sia decorso il periodo lasciato dalla legge alla Società dell'Alta Italia per esercitare il diritto di prelazione.

5. Devono i lavori stessi cominciare contemporaneamente e con eguali forze ed alacrità ai quattro capi delle due linee, attuandosi, per quanto possibile, anche in altri punti, e devono condursi a termine entro un anno; e solo nel caso che occorra un nuovo ponte a Curtarolo, per questo concedesi la prolungazione di sei mesi.

6. I pagamenti saranno mensili e proporzionati al lavoro eseguito e dietro certificato delle persone tecniche a ciò delegate dalle Provincie.

7. Le Società a garanzia dell' esatto adempimento del contratto depositeranno, quando ne siano richieste dalle Provincie, 15000 lire di rendita, che saranno restituite metà al momento di mettere in opera l' armamento e metà appena cominciato regolarmente l'esercizio, essendo compresi nel progetto gl' indennizzi per l'espropriazioni, come pei guasti.

L' espropriazione sarà fatta dalle Società in nome delle Provincie a carico delle quali starà la sola imposta prediale. Le Provincie otterranno il decreto di espropriazione per opera di utilità pubblica a tempo, che non sia per la mancanza di esso ritardato il cominciamento dei lavori.

8. Le Società assumono per venti anni l'esercizio delle due linee verso il correspettivo chilometrico di L. 5500 per tre treni di andata e ritorno su ciascuna delle linee, dei quali due treni omnibus ed uno misto. La composizione dei treni pel tronco Vicenza-Treviso, nel quale le pendenze non superano il 5 0[00 si limita a 11 veicoli a 4 ruote, ed in quello Padova-Bassano, nel quale la pendenza arriva al 7[59 0[00 a veicoli 10. Li orarî e le tariffe saranno stabilite d' accordo tra le Società e le Provincie, come pure si faranno speciali accordi per i treni in numero maggiore dello stabilito superiormente. Le Società potranno nell' impianto e condotta dell' esercizio adottare tutte quelle disposizioni e maggiori economie che sieno compatibili con la perfetta regolarità e sicurezza del servizio.

Le Società assumono l' esercizio a tutto loro rischio e pericolo, e qualora l' annuo introito lordo risultasse inferiore alla somma di L. 5500 per chilometro aumentata del convenuto interesse sul prezzo d' aquisto del materiale mobile, non potranno mai pretendere dal Consorzio delle tre Provincie il pagamento della differenza, ma si rimborseranno di questo loro credito eventuale e relativi interessi annui del 6 0[0 esclusivamente mediante i futuri proventi dell' esercizio durante il ventennio, e non altrimenti.

9. Il materiale mobile sarà fornito dalle Società e le Provincie assumono il solo obbligo di corrispondere l' interesse del 6 0[0 sul costo effettivo di primo acquisto di mano in mano che verranno fatti gli esborsi, e ritenuto che non si superi la somma di L. 1,600,000. Il materiale sarà acquistato dalle Società previo accordo colle Provincie.

10. Nel correspettivo chilometrico di L. 5500, è compresa la manutenzione ordinaria così della strada come dell' armamento e del materiale mobile ed ogni altra spesa di esercizio. La manutenzione del ponte in legname sul Brenta a Fontaniva resta a carico delle Provincie meno L. 1000 che saranno contribuite dalle Società.

11. Sugli introiti di esercizio eccedenti le L. 5500 e l' interesse del capitale mobile, i civanzi fino alla somma di Lire 12000 d'introito lordo saranno divisi in ragione di un 20 0[0 per le Società e di 80 0[0 per le Provincie; dalle 12 alle 14000 nella ragione di 18 0[0 per le Società ed 82 per le Provincie; dalle 14000 alle 15000 17 0[0 per le Società ed 83 per le Provincie, e dalle 15000 in avanti di 15 per le Società ed 85 per le Provincie.

12. Le Società non potranno cedere ad altre Compagnie l' esercizio delle ferrovie suddette senza avere prima ottenuto il consenso delle Provincie. Quando però sorgesse una nuova Società Anonima, collo scopo speciale di esercitare strade ferrate e principalmente la rete secondaria nel Veneto, le Provincie s' impegnano di acconsentire a che le Società cedano a questa l'esercizio in discorso, se essa sarà costituita in modo da ispirare loro la fiducia del lodevole adempimento degli impegni assunti.

13. Agli stessi patti tra i rappresentanti la Commissione ferroviaria di Vicenza e le Società si stipula la costruzione e l' esercizio della ferrovia Vicenza-Thiene-Schio giusta il progetto Breda-Foffani, salve quelle eventuali modificazioni di linea che fossero adottate. In questo tronco però nel quale vi sono pendenze perfino del 15 0[00, il treno non sarà composto di più di 8 veicoli.

14. Le Società si dichiarano disposte ad assumere alle stesse condizioni anche la costruzione e l' esercizio della ferrovia Treviso-Oderzo-Motta, quando nella redazione del progetto vengano adottati prezzi ragguagliati a quelli della ferrovia Treviso-Vicenza.

15. Nel caso di ritardo dell' esecuzione dei lavori imputabile all' impresa, le Società saranno soggette alla multa di 1000 lire al giorno.

16. Dalle sovvenzioni che il Consorzio delle Provincie ottenesse dal Governo sotto qualsivoglia forma, prelevate a loro favore L. 120,000 per i tronchi Padova-Bassano e Vicenza-Treviso, il rimanente sarà diviso in parti eguali tra le Societá e le Provincie. La divisione della sovvenzione per il tronco Vicenza-Schio avverrà dopo prelevate L. 1200 al chilometro.

17. Qualunque differenza potesse insorgere tra le Società e le Provincie sarà definita con arbitramento.

18. Il presente preliminare non sarà obbligatorio per le Provincie se non dopo l'approvazione di tutti e tre i Consigli Provinciali, ai quali dovrà essere presentato al più tardi entro il mese corrente e sotto la condizione della definitiva Concessione Governativa.

Letto e firmato.

Per la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, con dichiarazione che questo convegno fu già ratificato dal Consiglio d' Amministrazione della Società stessa.

Vincenzo Stefano Breda

Il sottoscritto s' impegna di far ratificare il presente convegno dal Consiglio di Amministrazione della Banca di Costruzioni di Milano entro il giorno 12 *corrente.*

F. BRIOSCHI
Pres. della Banca di Costruzioni

Carlo Maluta	*per la*	*Provincia di Padova*
G. B. Loro	»	*Treviso*
E. Galvagna	»	»
F. Lampertico	»	*Vicenza*
S. Tessari	»	»

Roma, li 14 *Febbraio* 1875.

Tra il Comitato dell' Assemblea Consorziale ferroviaria Padova-Treviso-Vicenza ed il Presidente della Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche viene stipulata la seguente preliminare Convenzione.

1. La Società Veneta assume la costruzione e l' esercizio delle due ferrovie Treviso-Vicenza e Padova-Camposampiero -- Cittadella -- Bassano ai patti e condizioni stabiliti nel Convegno di Padova 7 Novembre 1872, salvo il quidditare la spesa totale in una somma assoluta dopo la approvazione da parte del Ministero dei piani di dettaglio.

2. Per i prezzi delle rotaie ed altro materiale fisso, nonchè per le condizioni dell' esercizio e della costruzione varranno i patti seguenti desunti dal Contratto tra la Provincia di Vicenza e la Società Veneta per il tronco Vicenza-Thiene-Schio.

a) Se per il fatto che le terre cedessero in modo differente dal preventivato il corpo stradale ad opera finita riuscisse o più rilevato o più depresso dello stabilito nel profilo di livellazione, non si farà nè aggiunta nè diminuzione nei prezzi a condizione sempre che le pendenze restino nei limiti prescritti dal capitolato, e che le altezze varîno dalle stabilite di quantità tenute tali da potersi trascurare e non superino 12 centimetri.

b) Per l' armamento restano fermi i prezzi unitarî del progetto di massima relativi alla ghiaja, alle traversine, ed ai trasporti e posizione in opera del ferro senza deduzione del 5 per 0[0. Per tutti i materiali in ferro indistintamente che necessitano per l' armamento e che

costituiscono il cosidetto materiale fisso, i prezzi saranno stabiliti al momento della loro ordinazione, che avverrà come è convenuto all' articolo seguente, dovendo essere corrisposti alla Società Veneta prezzi che a quelli calcolati nel progetto di massima (nei quali venne compreso il dazio) stiano nella ragione stessa che i prezzi del materiale medesimo sulle piazze di acquisto staranno quando si farà l' ordinazione, ai prezzi che in dette piazze avevano all' epoca della compilazione di detto progetto esenti pure da dazio e senza deduzione del 5 0[0.

c) Nella costruzione dei manufatti viene concesso alla Società di usare qualunque fra le varie specie di muratura contemplate dal progetto di dettaglio, e ciò senza modificazioni di prezzo, purchè ne sia in concorso del Comitato accertata la solidità.

d) La Società potrà, senza che perciò diminuisca il corrispettivo convenuto, limitare a due i treni giornalieri, finchè ciascuna delle due linee Padova-Camposampiero-Cittadella-Bassano e Vicenza-Treviso non renda il prodotto lordo di L. 5000 annue al chilometro.

3. Qualora il Consorzio credesse di sua convenienza stipulare un contratto colla Società dell' Alta Italia per l' esercizio delle linee suddette, assumendosi essa l' obbligo di fornire a sue spese tutto il materiale in ferro necessario alla soprastruttura della strada, la Società Veneta rinunzia senza correspettivo a quella parte del contratto che riguarda l' approvigionamento di detto materiale in ferro, come all'esercizio, semprechè di detta facoltà il Consorzio si valga entro lo spazio di mesi 6 dalla ratifica del presente preliminare.

È riservato anche al Consorzio il diritto di cedere alla Società dell' Alta Italia il solo esercizio.

Tranne il caso superiormente contemplato la fornitura del materiale fisso sarà di esclusivo diritto della Società Veneta.

Questo preliminare dovrà riportare per la sua efficacia le ratifiche tanto dell' Assemblea Consorziale come del Consiglio d'Amministrazione della Società Veneta, le quali avranno luogo entro giorni 30, e il contratto definitivo seguirà entro 15 giorni dall' approvazione dei progetti di dettaglio.

F. LAMPERTICO
A. DOZZI
G. B. LORO

Il Presidente della Società Veneta
VINCENZO STEFANO EREDA

N. 3453 *Rep.* *N.* 2408 *Registro.*

REGNO D' ITALIA

L' anno 1875 (mille ottocento settanta cinque) in giorno di sabbato 17 (diecisette) del mese di aprile

REGNANDO SUA MAESTÀ

VITTORIO EMANUELE II

Re d' Italia

Mediante Convenzione 19 Novembre 1873 i Ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici concessero al Consorzio delle tre Provincie di Padova, Vicenza e Treviso la costruzione e l' esercizio di due linee di strada ferrata da Vicenza per Cittadella e Castelfranco a Treviso, e da Padova per Camposampiero e Cittadella a Bassano, il tutto coi diritti e cogli oneri, e sotto le condizioni portate dalla Convenzione stessa e dal relativo capitolato.

Mediante Reale Decreto 18 Marzo p. p. N. 2428 questa Convenzione fu definitivamente approvata e resa esecutoria.

Anche prima di questo Decreto e sulla fede dell' immancabile sua prolazione l' Assemblea Consorziale con deliberazione 10 Marzo stesso impartiva al suo Comitato Permanente ogni più ampia facoltà di devenire colla Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche ai provvedimenti e stipulazioni necessarie per l' esecuzione.

In conformità di una tale deliberazione il predetto Comitato devenne alla seguente convenzione, colla quale il Consorzio cede alla Società l' impresa di costruzione e

limitatamente a vent'anni e sotto le riserve che saranno dette a luogo opportuno, l'esercizio delle due linee di ferrovie suaccennate.

All'oggetto pertanto di redigere in forma pubblica il relativo Contratto, si sono costituiti dinanzi a me Notaio ed alla contemporanea presenza dei sottoscritti testimoni:

Pel Consorzio ferroviario delle tre Provincie di Padova, Treviso e Vicenza i Membri del suo Comitato Permanente signori comm. Antonio Dozzi fu G. Battista e cav. Gio. Batta Loro fu Antonio domiciliati il primo in Padova, il secondo a Treviso.

Per la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche il Presidente della stessa comm. Vincenzo-Stefano Breda fu Giovanni e il Consigliere d'amministrazione Andrea Sacchetto fu Gio. Maria entrambi domiciliati in Padova tutti a me cogniti, i quali tutti nelle suesposte loro rappresentanze devengono alla stipulazione del seguente

CONTRATTO

Primo. Il Consorzio delle tre Provincie, cede, e la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche accetta ed assume la costruzione delle due linee di ferrovia Padova-Camposampiero-Cittadella-Bassano e Vicenza-Cittadella-Castelfranco-Treviso secondo i progetti di dettaglio firmati dall'ing. Gabelli in data 10 Febbraio 1875 ora esistenti presso il Ministero dei Lavori Pubblici per la definitiva loro approvazione.

Secondo. Il Comitato Consorziale si riserva di modificare sulle basi di stima del progetto in quanto se ne trovino i criteri, la forma e la struttura dei ponti sul Brenta ad Altichiero e a Fontaniva, sul Tesina, sul Muson e sul Sile.

In quanto non sussistano elementi di stima per le riservate modificazioni saranno questi determinati d'accordo o mediante arbitramento colle forme e modalità di cui in appresso.

Terzo. Il Comitato si riserva il diritto di determinare entro due mesi la ubicazione delle stazioni progettate, ed il numero e classe delle medesime.

Quarto. I lavori tutti contemplati nei progetti di dettaglio dai N. 1 usque 7 inclusivi e dal 9 usque 12 pure inclusivi, fatta deduzione delle spese relative alle stazioni di cui la riserva all'Art. 3, vengono dati e rispettivamente assunti a corpo e non a misura pel prezzo assoluto che risulterà sulla base dei progetti di dettaglio dopo l'approvazione del Governo, esclusa l'aggiunta del 5 0[0 che figura sulla fine delle perizie formanti parte integrante dei progetti medesimi.

Quinto. È tenuto fermo il prezzo assoluto dei singoli manufatti normali, con riserva di determinare mediante sopraluogo in concorso delle parti dove convenga la loro collocazione, e quali dimensioni sieno di luogo in luogo da adattarsi, ritenuto che sui manufatti che verranno effettivamente eseguiti in confronto di quelli calcolati al N. 9 del progetto avrà luogo il reciproco conguaglio.

Sesto. Se per il fatto che le terre cedessero in modo differente dal preventivato il corpo stradale ad opera finita riuscisse o più rilevato o più depresso dello stabilito nel profilo di livellazione, non vi sarà nè aggiunta nè diminuzione nei prezzi a condizione sempre che le pendenze restino nei limiti prescritti dal capitolato, e che le altezze varîno dalle stabilite di quantità ritenute tali da potersi trascurare e non superino 12 centimetri.

Però nella traversata della palude di Onara ove non riesca di evitarla modificando il tracciato del progetto, qualora avvenissero depressioni in causa di cedimento del sottosuolo, saranno queste rilevate d'accordo, e ne

sarà compensata l' Impresa, o in via amichevole o col mezzo di arbitri.

Settimo. Per l' armamento restano fermi i prezzi unitarî del progetto di massima relativi alla ghiaia, alle traversine ed ai trasporti e posizioni in opera del materiale in ferro.

Per tutti i materiali in ferro indistintamente che necessitano per l' armamento e che costituiscono il così detto materiale fisso, i prezzi saranno stabiliti al momento della loro ordinazione che avverrà quando il Consorzio la determini, al più presto possibile, e non più tardi di sei mesi dalla data del presente Contratto, dovendo essere corrisposti alla Società Veneta prezzi, che a quelli calcolati nel progetto di massima, nei quali non è compreso il dazio, stiano nella ragione stessa che i prezzi del materiale medesimo sulle piazze d' acquisto staranno, quando si farà l' ordinazione, ai prezzi che in dette piazze avevano all' epoca della compilazione di detto progetto, esenti pure da dazio.

Ottavo. I fabbricati delle stazioni secondo i tipi del progetto verranno riformati a seconda delle prescrizioni portate dal Decreto di approvazione.

Sarà tenuto conto delle variazioni in più od in meno, ai prezzi di equità, ed ove non riesca l' accordo mediante arbitramento.

Nono. I pagamenti saranno fatti mensilmente in proporzione del lavoro eseguito e dei prezzi di progetto e delle espropriazioni pagate senza ritenuta, e dietro certificato delle persone tecniche a ciò delegate dal Consorzio.

Decimo. Entro 15 giorni dall'approvazione Governativa dei progetti definitivi al più tardi, le parti s' impegnano di devenire all' atto complementare dell'articolo 4 del presente Contratto determinando il prezzo complessivo assoluto dell' accollo di cui all' art. 4, che in pen-

denza di superiore approvazione non potrebbe oggi essere stabilito.

Undecimo. Scorsi dieci giorni dalla stipulazione di detto atto la Società Veneta comincierà e proseguirà alacremente le pratiche di espropriazione.

Tutti i lavori senza eccezione dovranno essere cominciati contemporaneamente con egual forza ed alacrità ai quattro capi delle due linee attuandoli, per quanto è possibile, anche in altri punti, e dovranno condursi a termine entro mesi diciotto dalla stipulazione del detto atto complementare.

Resta inalterato lo stesso termine di mesi diciotto anche nel caso che sia adottata la costruzione *ex novo* dei ponti di Lisiera e Fontaniva, qualora riguardo a quest' ultimo sia ritenuto di erigerlo sopra i pali di fondazione attualmente esistenti.

Decimosecondo. A garanzia della esecuzione dei lavori di costruzione la Società Veneta presenta e consegna al Comitato, che nella sua rappresentanza accetta e riceve il deposito di L. 15,000 (quindicimille) di rendita del consolidato italiano 5 0[0 fatto presso la Tesoreria provinciale di Padova sotto la data 15 Aprile corrente, che in copia autentica si dimette sub Allegato *A*.

Questo deposito viene restituito alla Società per una metà al momento di dar mano all' armamento, e per l'altra metà appena cominciato regolarmente l' esercizio.

I coupons che nel frattempo si matureranno saranno alle rispettive scadenze consegnati dal Consorzio alla Società Veneta.

Decimoterzo. Tutte le espropriazioni tanto stabili quanto temporanee saranno fatte dalla Società Veneta a sue spese e ad assoluto perpetuo sollievo delle Provincie. In qualunque caso queste espropriazioni saranno fatte a nome delle Provincie, esercitando la Società Veneta il diritto di espropriazione così come ad esse medesime competesse.

Saranno però intestate alle Provincie, che dovranno quindi pagarne le relative imposte, le sole espropriazioni stabili e saranno queste calcolate per modo che nelle sezioni in rilevato oltre al piano della strada, delle stazioni e dei caselli abbraccino le scarpe discendenti coll' uno e mezzo di base per uno di altezza, ed oltre l' unghia di questa una zona d' isolamento della larghezza di un metro per parte.

Dove oltre questa zona facesse seguito un fosso od una cava, si discenderà colle scarpa dell' uno per uno, e l' espropriazione per conto delle Provincie s' intenderà fatta fino a 25 centimetri dall' unghia nel fondo della cava o del fosso che fosse costituito o che il proprietario frontista assumesse di costituirsi.

Nelle sezioni in trincea oltre al piano della strada, delle stazioni, e dei caselli vi sarà la cunetta profonda m. 0, 50 discendente colla scarpa dell' uno per uno, colla larghezza al fondo di m. 0,50 e colla scarpa ascendente verso campagna dell' uno per uno.

Oltre al ciglio costituito da questa scarpa col piano della campagna la espropriazione per conto delle Provincie abbraccierà una zona d' isolamento della larghezza di un metro parte per parte.

Se oltre a questi limiti qualche parte di terreno fosse stata per comodità di lavoro o convenienza di contratto acquistata stabilmente dalla Società, questa è abilitata sin d' ora a farla intestare a suo nome.

Decimoquarto. Nella costruzione dei manufatti viene concesso alla Società di usare qualunque fra le varie specie di muratura contemplate dal progetto di dettaglio, e ciò senza modificazione di prezzi, purchè ne sia in concorso del Comitato, o per via di arbitramento, accertata la solidità e stabilità, e sia provveduto pei principali manufatti ai necessarî riguardi decorativi.

Decimoquinto. Il Consorzio cede e la Società Veneta assume per venti anni l' esercizio delle due linee verso il correspettivo annuo chilometrico di L. 5500 per tre treni di andata e ritorno quotidiani e di giorno per ciascheduna delle linee, dei quali due omnibus, ed uno misto. La composizione dei treni pel tronco Vicenza-Treviso nel quale le pendenze non superano il 5 0[00] si limita a undici veicoli a quattro ruote, ed in quello Padova-Bassano, nel quale la pendenza arriva al 7,59 0[00] a veicoli dieci. Gli orari e le tariffe saranno stabiliti d' accordo tra la Società e le Provincie, come pure si faranno speciali accordi per i treni in numero maggiore dello stabilito superiormente.

La Società Veneta potrà nell' impianto e condotta dell' esercizio adottare tutte quelle disposizioni e maggiori economie che sieno compatibili con la perfetta regolarità e sicurezza del servizio.

La Società Veneta assume l' esercizio a tutto suo rischio e pericolo, e qualora l' annuo introito lordo risultasse inferiore alla somma di it. L. 5500 (cinquemille cinquecento) per chilometro, aumentata dal convenuto interesse sul prezzo di acquisto del materiale di cui all' articolo 18, non potrà mai pretendere dal Consorzio delle tre Provincie il pagamento della differenza, ma si rimborserà di questo suo credito eventuale e relativi interessi annui del 6 0[0] esclusivamente mediante i futuri proventi dell' esercizio, durante il ventennio e non altrimenti.

La Società per altro potrà senza che perciò diminuisca il correspettivo convenuto, limitare il numero dei treni giornalieri a due di andata e ritorno, nè dovrà farne tre se non sulla linea o sulle linee il cui reddito lordo abbia raggiunto nel periodo di mesi sei da uno all' altro solstizio ed in ragguaglio di anno la somma di L. 5000 (cinquemille).

Sarà però in obbligo la Società di fare quel maggior numero di treni che a tenore di legge il Governo credesse d'imporre e ciò senza nessuna aggiunta di correspettivo fino a tre treni giornalieri; ed oltre ai tre treni con quel correspettivo ulteriore che verrà determinato d'accordo od altrimenti per mezzo di arbitri.

Decimosesto. Resta convenuto che nuovo debba essere il materiale fisso e nuove le carrozze dei viaggiatori, e metà almeno delle locomotive, e dei vagoni da merci.

Decimosettimo. La Direzione ed amministrazione della ferrovia spetta alla Società Veneta.

Decimottavo. Il materiale mobile sarà fornito e mantenuto dalla Società, e il Consorzio assume il solo obbligo di corrispondere l'interesse annuo del 6 0[0 sul costo effettivo del primo acquisto, di mano in mano che verranno fatti gli esborsi e ritenuto che non si superi la somma di L. it. 1,600,000 di valore complessivo, dicesi un milione seicentomille.

Tale materiale sarà acquistato dalla Società d'accordo col Comitato e per l'apertura della linea sarà limitato al puro necessario, che verrà aumentato successivamente a seconda dei bisogni.

Decimonono. Nel correspettivo chilometrico di L. 5500 cinquemillecinquecento è compresa la manutenzione ordinaria, così della strada, come dell'armamento e dei fabbricati ed ogni altra spesa di esercizio.

Al compiersi del ventennio dovrà quindi la Società Veneta consegnare la ferrovia al Consorzio nello stato di ordinaria manutenzione tanto nello armamento, che nei manufatti e fabbricati ed accessori.

Per la manutenzione dei tratti comuni colla Società dell'Alta Italia e delle stazioni di Vicenza, Padova e Treviso la corrisponsione annua a carico della Società non potrà eccedere la misura di spesa che essa incontra sulle linee consorziali.

Se il servizio delle stazioni predette viene assunto dall'Alta Italia, la Società Veneta non potrà essere caricata di una spesa maggiore di quella che essa sosterrà per la stazione di Bassano, e ciò rispetto alle due stazioni di Padova e Treviso.

Quanto poi alla stazione di Vicenza, per la quale la Società Venetà con altro contratto assunse obbligo analogo per la linea di Schio, le parti si riservano di devenire ad un accordo speciale in concorso della Provincia di Vicenza.

Se vi fosse discrepanza si ricorrerà a un giudizio di arbitri.

Se poi il servizio delle predette stazioni sarà separato da quello dell'Alta Italia, la Società Veneta lo farà a tutte sue spese.

Ventesimo. Sugli introiti dell'esercizio eccedenti le L. 5500 (cinquemillecinquecento), più l'interesse del capitale mobile, i civanzi fino alla somma di L. 12000 (dodicimille) di introito lordo saranno divisi nella ragione del 20 0[0 alla Società Veneta ed 80 0[0 al Consorzio, dalle Lire 12000 (dodicimille) alle 14000 (quattordicimille) nella ragione del 18 0[0 alla Società, ed 82 0[0 al Consorzio; e finalmente dalle L. 15000 (quindicimille) in avanti il 15 0[0 alla Società e 85 0[0 al Consorzio.

Se per raggiungere un maggior prodotto vi fosse bisogno di un maggiore numero di treni, il compenso per questo dovuto alla Società verrà determinato d'accordo, o altrimenti per arbitri.

Ventesimoprimo. La Società non potrà cedere ad altri l'esercizio delle ferrovie senza il consenso del Consorzio.

Quando però sorgesse una nuova Società anonima collo scopo speciale di esercitare strade ferrate e principalmente la rete secondaria del Veneto il Consorzio s'impegna di acconsentire a che la Società Veneta ceda

a questa l' esercizio in discorso, se essa sarà costituita in modo da inspirare fiducia del lodevole adempimento degli impegni assunti.

Ventesimosecondo. Dalle sovvenzioni che il Consorzio ottenne dal Governo tanto per sussidio chilometrico quanto per risparmio di manutenzione delle strade Nazionali sarà prelevata a favore del Consorzio una quota di L. 1200 (milleduecento) sopra ogni chilometro di ferrovia nuova; il residuo della somma di sovvenzione sarà diviso indipendentemente dalle it. L. 5500 (cinquemille cinquecento) convenute all' art. 9 in parti eguali fra il Consorzio e la Società Veneta.

Ventesimoterzo. Nella esecuzione di queste opere l' impresa si terrà vincolata alle condizioni e discipline del capitolato generale pegli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato in quanto sieno applicabili alle cose cui il presente contratto si riferisce e non deroghino al medesimo.

La Società Veneta subentra senza più al Consorzio per tutte le condizioni di costruzione, manutenzione, ed esercizio, nonchè di franchigia doganale e di tasse che vengono in particolare portate dall' atto di concessione approvato con Decreto Reale 18 marzo p. p. e relativo capitolato, dalla Legge 29 giugno 1873 N. 1475 serie II. ed in generale dal titolo V. della Legge 20 marzo 1865 allegato *F.* sulle epere pubbliche. Nominatamente la Società accetta le clausole nel capitolato riguardo al servizio postale e telegrafico, ed ai trasporti di sali, tabacchi e di altri generi di privativa demaniale, nonchè ai trasporti militari ed altri.

Ventesimoquarto. Qualunque differenza potesse insorgere fra la Società ed il Consorzio sarà definita con arbitramento.

Gli arbitri saranno tre, nominati uno per parte ed un terzo dai due nominati, ed in caso di disaccordo

nella nomina, dal Presidente del Tribunale di commercio di Venezia. Gli arbitri quando trattasi di questione di prezzo dovranno pronunciare il lodo per guisa da non soverchiare il prezzo più elevato e non discendere oltre il limite del più basso.

Ventesimoquinto. Fermi nel Consorzio i diritti che gli spettano in forza delle leggi generali, al Consorzio stesso inoltre è concesso pel caso di grave pericolo di inadempimento per parte della Società degli obblighi assunti il diritto di ottenere anche col mezzo di giudiziale sequestro (e questo cogli effetti attribuiti dall' art. 190 del Codice di commercio al pegno contrattuale) la costituzione del pegno su tutto il materiale mobile impiegato nelle linee.

L' attuazione dovrà in ogni caso disciplinarsi in modo da rendere compossibile alla Società l' uso del materiale. Il Consorzio avrà inoltre il diritto di ritenzione sul quoto dei compensi corrisposti dal Governo contemplati dallo art. 17 e pagabili annualmente, se alla scadenza dell' anno non sarà giustificato per dichiarazione del Commissario Governativo sia il regolare esercizio che l' ordinaria manutenzione della strada fino a che l' uno e l' altra non sieno pienamente regolarizzate.

Ventesimosesto. Al Consorzio è riservato il sindacato per mezzo del Comitato e a sue spese (compresa in queste la tassa di sorveglianza gevernativa contemplata dal relativo articolo del capitolato) sia pella constatazione dei redditi tanto complessivamente quanto separatamente riguardo all' una e all' altra linea, sia in generale pello adempimento da parte dell' impresa degli obblighi contrattuali tanto per la costruzione che per l' esercizio.

Ventesimosettimo. Per l' esecuzione dell' atto presente e pegli effetti dal medesimo derivanti la Società elegge il suo domicilio in Padova presso il suo Ufficio a norma

dell' art. 19 del Codice Civile e del Codice di Procedura Civile.

Ventesimottavo. Le spese per l' erezione del progetto di dettaglio da liquidarsi d' accordo saranno dal Consorzio pagate alla Società entro mesi sei dalla stipulazione dell' atto complementare dell' articolo quarto.

Tutte le modificazioni dei progetti ordinate dal Governo o dal Comitato saranno eseguite senza diritto della Società a verun compenso.

Ventesimonono. Qualora il Consorzio credesse di sua convenienza stipulare un contratto colla Società dell' Alta Italia per l' esercizio delle linee suddette assumendosi essa l' obbligo di fornire a sue spese tutto il materiale in ferro necessario alla soprastruttura della strada, la Società Veneta rinuncia senza correspettivo a quella parte del contratto che riguarda l' approvvigionamento di detto materiale in ferro come all' esercizio, semprechè di detta facoltà il Consorzio si valga entro lo spazio di mesi sei dalla data del presente contratto.

È riservato anche al Consorzio il diritto di cedere alla Società dell' Alta Italia il solo esercizio, entro i sei mesi suddetti.

Tranne il caso superiormente contemplato la fornitura del materiale fisso sarà di esclusivo diritto della Società Veneta.

Trentesimo. Il comm. sen. Fedele Lampertico Membro e Preside del Comitato ferroviario, il quale ha già autorizzato i suoi Colleghi quì intervenuti a firmare anche in suo nome erigerà in Roma, ove oggi si trova, un atto separato col quale dichiarerà di ratiabire in ogni sua parte il presente contratto. L' atto di ratiabizione formerà parte integrante di questa stipulazione.

Trentesimoprimo. Le spese e tasse di questo contratto vengono divise per giusta metà fra le due parti contraenti.

Cerziorate le parti delle leggi relative.

Fatto ed a chiara ed intelligibile lettura pubblicato alle parti stesse e testimoni tutti contemporaneamente presenti, celebrato in Vicenza nel Palazzo Prefettizio situato in Via Cavour e precisamente nella stanza di adunanza della Deputazione Provinciale.

Presenti per testimoni li Sigg.: Francesco dott. Maran di Giacomo e Domenico Morbin di Luigi quivi domiciliati, noti ed idonei i quali unitamente alle parti e me Notaio passano a firmarsi:

ANTONIO DOZZI fu Gio. Batt. membro del Comitato Consorziale.
LORO GIO. BATT. membro del Comitato Consorziale,
VINCENZO STEFANO BREDA Presidente della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche.
ANDREA SACCHETTO fu Gio. Maria Consigliere di Amministrazione della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche.
MARAN FRANCESCO testimonio.
MORBIN DOMENICO testimonio,
ANTONIO dott. MAROTTI fu Giuseppe notaio residente in Vicenza.

Alleg. *A*, al N. 3453 Repertorio.

copia

Banca Veneta - Ricevitoria Provinciale di Padova.
Per conto Fondi Provinciali.

Art. N. 189.

Padova, li 15 *aprile* 1875.

Comune

Distretto

Ha pagato la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche in cartelle Rendita Italiana retroindicata it. L. 300,000.

Titolo del versamento	Anno	Rata	Scadenza	SOMME PER				Totale
				Capitale	Capo soldo	Oppignorazione	Subasta	
Deposito a garanzia del contratto per la costruzione delle ferrovie Padova-Cittadella-Bassano e Vicenza — Castelfranco-Treviso.							480	
Somma it. L.				300,000			L.	300,000

L' Incaricato Ricevitore Provinciale
fr. A. BONESCHI

1. Cartella debito Pubblico del Regno d' Italia consolidato 5 0|0 di emissione.

1	Firenze 1 luglio 1871	N. 002394	Rendita L. 1000	Capitale L.	20000,00
1	» »	» 004605	» » 1000	» »	20000,00
1	» »	» 017189	» » 1000	» »	20000,00
1	» »	» 017344	» » 1000	» »	20000,00
1	» »	» 021055	» » 1000	» »	20000,00
1	» »	» 024815	» » 1000	» »	20000,00
1	» »	» 038337	» » 1000	» »	20000,00
1	» »	» 040049	» » 1000	» »	20000,00
1	» 21 dicembre 1871	» 854468	» » 1000	» »	20000,00
1	» 15 settembre 1873	» 062381	» » 1000	» »	20000,00
1	» 5 maggio 1874	» 066927	» » 1000	» »	20000,00
1	» 23 giugno 1874	» 067363	» » 1000	» »	20000,00
1	» 1 luglio 1871	» 029999	» » 500	» »	10000,00
1	» » »	» 042398	» » 500	» »	10000,00
1	» » »	» 072658	» » 500	» »	10000,00
1	» 21 dicembre »	» 077198	» » 500	» »	10000,00
1	» » »	» 077199	» » 500	» »	10000,00
1	» » »	» 077217	» » 500	» »	10000,00
				Capitale it.	L.300000,00

Tutte con coupons godimento 1 luglio 1875.

N. 2408, Registro.

Vicenza, 17 *aprile* 1875.

Certifico io Notaio che la presente copia tratta d' altrui mano da me collazionata e firmata anco nella precedente pagina è conforme all' originale atto di deposito a garanzia del Contratto per la costruzione delle ferrovie Padova-Bassano, e Vicenza-Treviso eretto in carta libera offertami ad ispezione dal Commendatore sig. Stefano Breda.

In fede là munisco dell' impressione del segno del mio Tabellionato.

ANTONIO dott. MAROTTI fu Giuseppe,
Notaio, *residente in Vicenza.*

N. 3459 Rep. N. 2437 Reg.

REGNO D' ITALIA

L' anno 1875 (mille ottocento settanta cinque) in giorno di martedì 27 (ventisette) del mese di aprile

Regnando Sua Maestà

VITTORIO EMANUELE II

Re d' Italia

Costituito personalmente dinanzi a me Notaio, ed alla contemporanea presenza dei sottofirmati testimoni il Sig. Augusto dott. Valsecchi del vivente professore Antonio Segretario di questa Deputazione Provinciale, a me cognito, dichiarando di agire per l' interesse del Consorzio Ferroviario delle Provincie di Padova, Vicenza, Treviso, mi deposita la copia autentica dell' Istromento 21 corrente in

Atti del Notaio di Roma Adriano Bosi registrato nel 22 detto al N. 1963 con cui il Presidente del suddetto Consorzio Comm. Fedele Lampertico Senatore del Regno approva e ratiabisce in ogni sua parte l' Istromento a miei rogiti 17 stesso mese N. 3453 Rep. mediante il quale il Consorzio suddetto cedette alla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche la costruzione, e l'esercizio per vent'anni, delle due linee di ferrovia Padova-Bassano e Vicenza-Treviso.

Detta copia eretta in bollo da L. 1,20 comincia colle parole « Regnando Sua Maestà ecc. » termina colla firma del Vice Cancelliere di Roma sig. N. Casini, e mi viene consegnata all' effetto che rimanga ne' miei atti, e ne dia copia agli interessati.

Cerziorato il Costituito delle leggi relative.

Fatto ed a chiara ed intelligibile lettura pubblicato al Costituito stesso e testimoni tutti contemporaneamente presenti, celebrato in Vicenza nel Palazzo della R. Prefettura e precisamente nella stanza d' Ufficio del costituito Segretario Sig. Valsecchi.

Presenti per testimoni i signori Giovanni Vallin di Pietro, e Luigi Cristofoletti di Gio. Battista quivi domiciliati noti ed idonei i quali unitamente al Costituito e me Notaio passano a firmarsi.

Augusto Valsecchi
Giovanni Vallin *testimonio*
Luigi Cristofoletti *testimonio*

Antonio dott. Marotti fu Giuseppe Notaio residente in Vicenza.

Allegato al N. 3459 di Repertorio

Reg. N. 2333.

REGNANDO SUA MAESTÀ

VITTORIO EMANUELE II.

per grazia di Dio e volontà della Nazione

RE D' ITALIA

L' anno 1875 il giorno 21 aprile

RATIFICA

Fatta dall' Illustrissimo Signor Comm. Fedele Lampertico, nella qualifica di Presidente del Consorzio Ferroviario Padova-Vicenza-Treviso.

Si premette che mediante Istrumento rogato in Vicenza il 17 corrente negli atti del Notaio di colà dott. Antonio Marotti, i signori Comm. Antonio Dozzi fu Giovanni Battista e Cav. Giovanni Battista Loro fu Antonio, nella loro qualità di membri del Comitato Permanente del Consorzio Ferroviario delle tre Provincie di Padova, Treviso e Vicenza cessero alla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche, e questa ha accettata ed assunta la costruzione, e limitatamente a 20 anni e sotto la riserva nel contratto medesimo espressa, l' esercizio delle due linee di ferrovia consorziale da Padova per Camposampiero e Cittadella a Bassano, e da Vicenza per Cittadella e Castelfranco a Treviso.

Premesso che quantunque autorizzati e delegati a questa stipulazione dal terzo Membro e Preside del detto Comitato Permanente Senatore Comm. Fedele Lampertico, pure i di lui Colleghi Dozzi e Loro coll' Arti-

colo 30 di detto Istromento stipularono che il convenuto in esso sarebbe stato ratiabito ed approvato dal predetto loro Preside.

Quindi è che

Avanti di me cav. Adriano Bosi Regio Notaro di Collegio e Notaro Patrimoniale della Real Casa residente in questa Capitale con studio in Piazza dell' orologio della Chiesa Nuova N. 30 e 31, assistito dai sottoscritti testimoni abili a forma di legge,

Presente e personalmente costituito

L' Illustrissimo Signor Commendatore Fedele Lampertico Senatore del Regno, figlio del fu Domenico, Presidente, nativo di Vicenza ivi domiciliato ed ora dimorante precariamente quì Roma, ed a me Notaro cognito, il quale di sua spontanea volontà dichiara e stipula quanto appresso:

1. Nella sua qualità di Membro e Preside del Comitato Permanente del Consorzio delle tre Provincie di Padova, Treviso e Vicenza, il lodato signor Commendatore Fedele Lampertico dichiara di aver preso in esame nel complesso e in tutti i dettagli il predetto Istromento 17 Aprile corrente Atti Marotti, e dichiara di approvarlo e ratiabirlo in ogni sua parte, così come vi fosse intervenuto personalmente esso medesimo.

2. La copia legale di prima edizione di questo rogito sarà trasmessa a Vicenza e consegnata al predetto Notaio dottor Antonio Marotti per essere conservata ne' suoi atti come parte integrale del predetto Istromento 17 corrente.

Qual ratifica il prelodato signor Comparente promette e si obbliga sempre attendere, mantenere ed inviolabilmente osservare, averla rata, grata, valida e ferma, contro mai

fare, dire, opporre nè sotto qualsivoglia capo, causa, titolo ingegno, o ricercato colore venire, obbligandosi perciò nella più ampia e valida forma delle vigenti leggi.

Atto fatto in Roma nella dimora del lodato signor Comparente come sopra posta, presenti gl' infrascritti testimoni, i quali unitamente al medesimo e me Notaro si firmano previa lettura.

FEDELE LAMPERTICO fu Domenico Presidente del Consorzio Ferroviario Padova-Treviso-Vicenza.

LUIGI BERETTA figlio fu Carlo, di Rovello, Impiegato domiciliato in Roma nel Palazzo del Senato, testimonio.

LUIGI Ing. BRUNETTA di Giovanni nativo di Prata di Pordenone domiciliato in Roma, Via Torre Sanguigna N. 13, testimonio.

ADRIANO BOSI Regio Notaro di Collegio in Roma.

Registrato a Roma li 22 Aprile milleottocento settantacinque al Reg. 22, Numero 1863, atti pubblici.

Esatte Lire 3,60.

Il Ricevitore R. MAFFEI

Per copia conforme all' originale da me infrascritto collazionata, salvo sempre. In fede

Dato in Roma dal mio studio, questo dì 23 Aprile mille ottocento settantacinque.

ADRIANO BOSI Regio Notaro di Collegio in Roma.

Visto per legalizzazione della firma del Notaro Bosi.

Roma, li 23 *Aprile* 1875.

p. Il Presidente del Tribunale Civile e Correzionale

A. Stefanucci

N. Capini *Vice Cancelliere*

N. 2431 Reg.

Certifico io Notaio che la presente copia tratta d'altrui mano, da me collazionata e firmata anco nei precedenti fogli è perfettamente conforme alla Matrice del cui fatto rogito attesto, nonchè all'inserto Allegato eretti ambidue in bollo da L. 1.20 presso me esistenti.

In fede munita dell'impressione del segno del mio Tabellionato quale copia autentica la rilascio questo giorno 29 Aprile 1875, cinque

Antonio dott. **Marotti** fu Giuseppe notaio, residente in Vicenza.

In nome di Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE II.
per grazia di Dio e volontà della Nazione
Re d'Italia

SENTENZA

NELLA CAUSA ARBITRALE

fra

Il Consorzio ferroviario Padova, Treviso e Vicenza, rappresentato dal Comm. Fedele Lampertico Senatore del Regno, Presidente del Comitato Permanente di esso Consorzio residente in Vicenza;

•

La Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche rappresentata dal Commendatore Ingegnere Vincenzo Stefano Breda Presidente della Società stessa residente in Padova;

Pronunciata in Venezia il giorno 29 (ventinove) Ottobre milleottocentosettantasei, dagli arbitri

Malcolm Alessandro Esquire
Ferrari cav. Vincenzo Ingegnere
Mari cav. Filippo Ingegnere

Visto l'atto di compromesso in data 28 Marzo 1876 in Atti del Notaio di Vicenza dottor Marotti dal quale emerge:

Che nel 19 Novembre 1873 fu stipulata una Convenzione fra l'Amministrazione generale dello Stato, ed

i rappresentanti delle Provincie di Padova, Treviso, Vicenza, per la concessione della costruzione ed esercizio di due ferrovie, Padova-Bassano e Vicenza-Treviso;

Che la Società Ferroviaria dell' Alta Italia fece opposizione formale a quella concessione perchè violava, diceva essa, i diritti stipulati a favor suo, col capitolato annesso alla Convenzione 30 Giugno 1864;

Che fu fatto ricorso al giudizio di Arbitri; che pendente la istruzione della lite, venne proposto un componimento accettato dal Direttore Generale della Società, ma poscia respinto dal Consiglio d' Amministrazione dell' Alta Italia in Milano;

Che allora venne ridestinata udienza per la discussione orale della lite; in seguito alla quale fu proferito giudizio in favore del Consorzio Interprovinciale, e per conseguenza dichiarata libera la costruzione delle due ferrovie;

Che nel giorno 17 Aprile 1875 fu conchiuso un contratto a Rogiti del Notaio di Vicenza dottore Marotti col quale il Consorzio Ferroviario a mezzo del Comitato Permanente affidava la costruzione ed esercizio delle due strade Padova-Bassano e Vicenza-Treviso alla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche;

Che insieme alla costruzione le venne affidato l' armamento;

Che all' articolo VII. del Rogito 17 Aprile 1875 fu pattuito quanto segue:

« Per l' armamento restano fermi i prezzi unitarii del progetto di massima relativi alla ghiaia, alle traversine ed ai trasporti e posizione in opera del materiale in ferro. Per tutti i materiali in ferro indistintamente che necessitano per l' armamento, e *che costituiscono il così detto materiale fisso,* i prezzi saranno stabiliti al momento della loro ordinazione, che avverrà quando il Consorzio la determini, al più presto possibile. e non

più tardi di sei mesi dalla data del presente Contratto; dovendo essere corrisposti alla Società Veneta prezzi, che a quelli calcolati nel progetto di massima, nei quali non è compreso il dazio, stieno nella ragione stessa che i prezzi del materiale medesimo sulle piazze d'acquisto staranno, quando si farà l'ordinazione, ai prezzi che in dette piazze avevano all'epoca della *compilazione* di detto progetto esenti pure da dazio; »

Che nella determinazione dei prezzi di comparazione alle differenti epoche stabilite dall'istrumento è sorto dissenso, o meglio elevaronsi difficoltà nella ricerca dei dati legalmente attendibili;

Che a fronte di questa divergenza urgendo una risoluzione, si é dovuto ricorrere al disposto dell'articolo 24 del ripetuto istrumento 17 Agosto 1875, dove è detto:

« Qualunque differenza potesse insorgere fra la Società « ed il Consorzio, sarà definita con arbitramento. Gli ar« bitri saranno tre, nominati uno per parte ed un terzo « dai due nominati, ed in caso di disaccordo nella nomina, « dal Presidente del Tribunale di commercio di Venezia. « Gli arbitri quando trattasi di questione di prezzo, do« vranno pronunciare il lodo per guisa da non sover« chiare il prezzo più elevato e non discendere oltre il « limite del più basso. »

Che le parti convennero nella nomina degli arbitri nel modo seguente:

Il Consorzio ferroviario nominò a proprio Arbitro Malcolm Alessandro Esquire.

La Società Veneta nominò a proprio Arbitro Ferrari cav. Vincenzo Ingegnere, dando ai medesimi incarico della nomina del terzo Arbitro;

Che i sunnominati Arbitri Malcolm e Ferrari *accettarono l'incarico a termini e per ogni effetto delle leggi vigenti ed elessero a terzo Arbitro* il cav. Filippo Mari Ingegnere;

Che il termine alla pronuncia della Sentenza scadeva dopo giorni centoventi dall' ultima fra le date delle firme dei tre Arbitri; data che risulta essere il 18 Maggio 1876;

Che per intesa fra gli Arbitri la sede del Collegio arbitrale fu fissata in Venezia presso l' arbitro Malcolm;

Visto l'Atto di proroga del Settembre ultimo scorso che prolungava il termine suddetto a tutto il mese di Ottobre corrente;

Ritenuto che il Compromesso dà facoltà agli Arbitri di pronunciare anche come amichevoli compositori sul quesito seguente:

« Quale sia il prezzo di tutti indistintamente i mate-
« riali in ferro necessarii all' armamento delle ferrovie
« consorziali, e che costituiscono il così detto materiale
« fisso, e che vengono qui in calce elencati, prezzo do-
« vuto alla Società Veneta di costruzioni e imprese pub-
« bliche dal Consorzio Ferroviario Interprovinciale, a pre-
« cisi termini dell'articolo settimo dell' istromento 17 Aprile
« 1875, in Atti del Notaio di Vicenza Marotti, ed osser-
« vate le ragioni di confronto, i calcoli, e le prescri-
« zioni specificate nell' articolo medesimo; »

Viste le memorie presentate in causa dalle Parti dalle quali in sostanza si evince:

Ritenere il Consorzio « che l' incognita della proporzione esposta nell' articolo VII del contratto d' appalto 17 Aprile 1875, citato nel compromesso, e sovrariportato, è il prezzo da applicarsi al materiale fisso nel valutare il correspettivo d' appalto alla Società Veneta; »

« Che il primo termine deve essere il prezzo che detto materiale aveva nelle piazze d' acquisto all' epoca della compilazione del progetto di massima 30 *Dicembre* 1869; »

« Il secondo termine della proporzione deve essere il prezzo che il materiale stesso aveva sulle piazze d' acquisto quando fu fatta l' ordinazione 7 *Agosto* 1875; »

« Il terzo termine deve essere il prezzo attribuito all' armamento nel *progetto di massima;* (L. 0.25 per chilogramma di rotaie). »

E la Società Veneta ritenere a sua volta « Che il prezzo che gli arbitri sono chiamati a determinare è la *quota proporzionale* fra il prezzo delle rotaie alle piazze d' acquisto all' epoca della *compilazione del progetto di massima* (I. termine); »

« Il prezzo di centesimi 25 (II termine); »

« Ed il prezzo alle piazze d' acquisto al momento della ordinazione 7 Agosto 1875, (III termine). »

Dalle quali conclusioni

(benchè i termini della proporzione non sieno esposti collo stesso ordine) emerge chiaramente che le Parti sono d'accordo sopra due dati di essa, vale a dire i prezzi delle rotaie del progetto di massima in L. 0.25 per chilogr. e l' epoca della fissazione del prezzo alle piazze d' origine *al momento dell' ordinazione, che è il 7 Agosto* 1875;

Siccome sulle ubicazioni delle piazze d' acquisto non havvi questione, stantechè la Società Veneta, che sarebbe la più interessata in questa questione, ammetta che per piazze d'acquisto s' intendono le officine e fabbriche inglesi; la discrepanza si porta tutta sulla ricerca del tempo, o momento della compilazione del progetto;

Imperciocchè non possa far parte della questione il modo, o i mezzi per determinare i diversi prezzi alle piazze d' acquisto, essendo tale ricerca per sua natura più razionalmente affidata agli Arbitri, che non alle Parti in sensi opposti interessate;

La quale discrepanza assoluta fra le Parti sovraccennate intorno al momento della compilazione del progetto si può con ogni precisione determinare, dicendo, che:

Il Consorzio ritiene che tale *momento* sia il 30 Dicembre 1869;

La Societá Veneta ritiene quel momento doversi riportare alle ricerche fatte in proposito dall'Ingegnere Tatti per la compilazione del suo progetto di massima; o quanto meno al principio dell'anno 1869, alla quale data il sig. Ingegnere Breda assunse di dare per conto del Consorzio il progetto esecutivo.

Premessi i quali fatti, e dietro le quali conclusioni prese dalle Parti

gli Arbitri

Considerando che la data del 30 Dicembre 1869 essendo quella della presentazione del progetto del signor Ingegnere Breda, non si potrebbe comprendere perchè la si volesse ritenere come rappresentante *del momento della compilazione* del progetto stesso; avvegnachè se il Compromesso avesse voluto stabilire quella data, non altrimenti avrebbe dovuto indicarlo, che come *data della presentazione del progetto* e non avrebbe (come si legge nel Compromesso) *proposto agli Arbitri la data della compilazione del progetto*, la quale evidentemente non può essere quella *della sua compilazione;*

La presentazione di un progetto richiede o importa un tempo relativamente brevissimo, mentre per contrario un tempo relativamente lunghissimo richiede la sua compilazione, appunto per le ricerche di elementi, e lo studio di questi, che all'autore conviene di fare;

Considerando che per tali motivi si presenta destituita di fondamento la pretesa del Consorzio che chiede si prenda per data della *compilazione* del Progetto la data della sua *presentazione.*

Considerando che la Società Veneta col dichiarare che i prezzi delle rotaie pel progetto di cui l' Ingegnere Breda, attuale suo Presidente, assumeva l'incarico (5 Gennaio 1869) egli li toglieva senza variarli dall' anteriore progetto Tatti, che fu presentato il 27 Dicembre 1868; se pur vogliasi ammettere ciò sia un fatto, non si hanno per altro bastanti ragioni per ammettere in diritto, quella data, a rappresentare il *momento* della compilazione del progetto;

Ben poteva per suo comodo e ad argomento di sollecitudine, e fors'anche non ritenendo vi fossero differenze troppo sensibili, l'Ingegnere Breda ricorrere ai prezzi Tatti per la compilazione del suo progetto perciò che si riferisce al prezzo del materiale fisso, ma non si potrebbe con ragione sostenere che più razionale, e più conducente all' approssimazione del vero prezzo, non sarebbe stato assumere le informazioni sui prezzi alle piazze di acquisto al tempo *vero* della compilazione del progetto;

Tanto sarebbe che alla stessa guisa l' Ingegnere Breda avesse desunto tutti i prezzi del suo progetto dal progetto dell'Ingegnere Tatti; nel qual caso oltrechè all' introdurre nel progetto di cui aveva assunto l' incarico, contro un correspettivo dei prezzi mancanti del carattere di attualità avrebbe di più ridotto il suo lavoro a troppo poca cosa di fronte al correspettivo, il quale certamente non era corrispondente ad una semplice trascrizione di prezzi;

Considerando dall' altra parte che la compilazione di un progetto richiede un tempo non breve; e mal saprebbesi stabilire in qual momento di questo tempo sarebbero state istituite le indagini per istabilire le analisi dei prezzi del ferro;

Considerando che non havvi ragione di ritenere che al tempo in cui l' Ingegnere Breda faceva il progetto per conto del Consorzio Ferroviario pensasse a preparare un suo proprio utile; giacchè si oppongono a tale supposi-

zione (oltre alle considerazioni d'ordine morale), il piccolo procento del 5, aggiunto da lui ai suoi prezzi come rappresentante dell'utile del costruttore; mentre sarebbe stato autorizzato a porre il 10 0[0 conservando così il procento del progetto Tatti, e d'altra parte la Società Veneta di costruzioni non era a quel tempo neanche in gestazione; essendosi poi costituita assai tempo dopo;

Considerando che i documenti prodotti dalle parti per indicare agli Arbitri sia i prezzi dei materiali alle piazze d'acquisto, sia il tasso delle divise, e l'aggio dei metalli monetati, essendo fra loro discordi; mal poteva agli Arbitri tracciare una sicura via nella determinazione di tali elementi;

Considerando essere anzi assai più consentaneo alle norme di giustizia e di equità, e più razionale che gli Arbitri avessero ricorso direttamente e per propria indagine a quelle fonti di indicazioni che rivestendo il carattere di pubblico documento avevano un motivo di più per essere preferiti, in quantochè dovendosi piuttosto stabilire dei rapporti numerici che dei valori, era necessario fossero fra di loro paragonabili;

Per questi motivi:

Gli Arbitri pronunziando a termini del Compromesso, e ritenuta la facoltà di sentenziare anche quali amichevoli compositori;

Ad ogni cosa avuto riguardo;

Dopo parecchie conferenze tenute fra di loro, nelle quali tutte le rispettive ragioni furono con ogni maggior studio e cura esaminate, discusse e risolute.

All'unanimità hanno sentenziato e sentenziano come segue:

I. I prezzi da attribuirsi agli articoli del materiale fisso ed altri, tassativamentee elencati nel Compromesso sono i seguenti:

Rotaje, per un chilogramma L. 0,275, duecento settantacinque *millesimi* di lira italiana.

Piastrelle, per un chilogramma L. 0,275, duecento settantacinque *millesimi* di lira italiana.

Gamascie, per un chilogramma L. 0,330, trentatre *centesimi* di lira italiana.

Bolloni, per un chilogramma L. 0,550, cinquantacinque *centesimi* di lira italiana.

Chiodi, per un chilogramma L. 0,440, quarantaquattro *centesimi* di lira italiana.

Piattaforme da metri 11,60, per una L. 13,000,00, tredicimille lire italiane.

Grù idrauliche, per una L. 6,600, seimille seicento lire italiane.

Piattaforme di metri 4,50, per una 6,000,00, seimille lire italiane.

Segnali a disco, per uno L. 725, settecento venticinque lire italiane.

Scambj, (all' americana con guide da chilogrammi 36,00 per metro lineare), per uno L. 1,980,00 mille novecento ottanta lire italiane.

Serbatoj, per uno L. 2,000,00 duemille lire italiane.

Pompe, per una L. 4,400,00 quattromille quattrocento lire italiane.

Pese a bilico, (portata di 20 tonnellate) lire 3175, per una, tremille centosettantacinque, col piano lungo metri 4, largo metri 1,70, col telajo in ghisa.

Grù di caricamento (portata di tonnellate 3) L. 3550 per una, tremille cinquecento cinquanta, munita di due ruote dentate ed altrettanti rocchetti pell' innalzamento, ed una ruota dentata con rocchetto pel movimento circolare, non compresa la muratura.

Grù di caricamento della portata di tonnellate 5 munita come sopra, lire 4100, quattromille cento lire italiane non compresa la muratura.

II. I detti prezzi sono valutati in carta monetata del Regno d' Italia.

III. Le spese del giudizio saranno sostenute dalle Parti metà per ciascuna. Quella della presente sentenza viene dagli Arbitri liquidata in lire 6000 (L. seimille) come onorarj, oltre il rimborso delle spese borsuali sostenute per viaggi, vitto, alloggio, diarie, posta, telegrafi, ecc. ecc., carta bollata, oggetti di cancelleria, copie, ecc. ecc., le quali ammontano per l' Arbitro Malcolm . L. 408,00
oltre lire duecento ottantaotto cent. cinquanta » 288,50
per spese di Notaio, registrazione, presentazione del Compromesso alla Pretura, ecc. ecc.
Per l' Arbitro Ferrari . . . . . » 1211,20
lire mille duecentoundici cent. venti.
per l' Arbitro Mari . . . . . » 670,00
lire seicento settanta italiane. Somma L. 2577,70

In tutto . . . L. 8577,70

Lire ottomille cinquecento settantasette e cent. settanta che saranno dalle Parti pagate a mani dell' Arbitro Malcolm incaricato di fare il riparto, sotto deduzione di Lire mille per ciascuna delle Parti da esse anticipate : (il Consorzio Ferroviario con sua lettera delli 19 Luglio anno corrente N. 522, e la Società Veneta con lettera delli 17 Luglio anno corr. N. 13417 all' Arbitro Ferrari in seguito a domanda da lui fatta alle Parti con sua delli 16 Luglio suddetto per un fondo di scorta per spese di viaggio ecc. ecc.).

Così pronunziata in Venezia in una stanza al piano nobile in casa del sig. Malcolm situata in calle Benzon N. 3927 nel Circondario di S. Benedetto, Parrocchia di S. Luca questo giorno 29 Ottobre 1876.

Vincenzo Ing. Ferrari
A. Malcolm
Filippo Ing. Mari.

Reg. a Venezia li 30 Ottobre 1876, lib. 25, N. 6458, Giud. Esatte L. 6.

Il Ricevitore
Gilardini

DECRETO

Vista la Sentenza arbitramentale datata 29 Ottobre 1876 stata pronunziata dagli Arbitri Malcolm Alessandro Esquire, Ferrari cav. Vincenzo Ingegnere, e Mari cav. Filippo relativamente alla causa fra il Consorzio Ferroviario Padova-Treviso-Vicenza rappresentato dal Comm. Fedele Lampertico Senatore del Regno Presidente del Comitato Permanente di esso Consorzio residente in Vicenza,

e

La Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche rappresentata dal Comm. ing. Vincenzo Stefano Breda Presidente della Società stessa, residente in Padova,

in punto

quale sia il prezzo da attribuirsi ad alcuni materiali di ferro per armamento di ferrovie;

Visto il Compromesso in data 28 Marzo 1877, Atti dott. Marotti di Vicenza, depositato con detta Sentenza come da verbale odierno;

Visto l'Art. 24 del Codice di procedura civile;

Il Pretore del I. Mandamento di Venezia dichiara esecutiva la sopra accennata Sentenza Arbitramentale ed

ordina che sia inserita nei relativi registri di questa Pretura.

Venezia, li 30 *Ottobre* 1876.

Morosi *Pretore*

Bianconi *Vice Canc.*

Comandiamo a tutti gli Uscieri che ne sieno richiesti ed a chiunque spetti di mettere ad esecuzione la presente, al Ministero pubblico di darvi assistenza a tutti i Comandanti ed Ufficiali della forza pubblica di concorrervi con essa quando ne sieno legalmente richiesti.

Copia conforme all'originale in atti debitamente registrata come sopra, e che si rilascia per la prima volta in forma esecutiva dietro ricerca del Consorzio Ferroviario Padova-Treviso-Vicenza.

Dalla Canc. Pret. I. Mand. Venezia, 3 *Novembre* 1876.

Il Cancelliere
Tanella

N. 3469 Rep. N. 2468 Reg.

REGNO D' ITALIA

L' anno 1875 milleottocentosettantacinque in giorno di Lunedì 17 del mese di Maggio.

REGNANDO SUA MAESTÀ

VITTORIO EMANUELE II.

Re d' Italia

Intendendo il Comitato Ferroviario pel Consorzio interprovinciale Padova-Treviso-Vicenza attuare un prestito di L. 9,000,000 (nove milioni) mediante pubblica sottoscrizione pella costruzione, armamento, ed esercizio delle linee consorziali, si sono costituiti personalmente dinanzi me Notaio, ed alla contemporanea presenza dei sottoscritti testimonii i Signori:

Commendatore Fedele Lampertico fu Domenico di Vicenza;

Commendatore Antonio Dozzi fu Gio. Batt. di Padova.

Cavaliere Gio. Batt. Loro fu Antonio di Treviso.

quali Membri componenti il Comitato Permanente del Consorzio Ferroviario interprovinciale Padova-Treviso-Vicenza residente in Vicenza.

Cavaliere Moisè Errera fu Abramo di Venezia, quale rappresentante la Banca Veneta di depositi e conti correnti in Padova, avente sede anche in Venezia, come da mandato 14 corrente N. 5411 di Registro del Notaio di Padova Antonio dott. Bona, e relativo verbale 11 Marzo 1875 del Consiglio d' Amministrazione della Banca Veneta, che qui si allegano sotto alle lettere A e B.

Cavalier Maso Trieste fu Bonaiuto di Padova Presidente della Banca Mutua Popolare in Padova autorizzato dal mandato emesso dal Consiglio d'Amministrazione di detta Banca 15 corrente, di cui ne viene dimessa una copia autentica sub C.

Cavaliere Emanuele dott. Lodi fu Pier Mauro Presidente di questa Banca Popolare che interviene in seguito alle deliberazioni emesse in massima dal Consiglio di Amministrazione della detta Banca 9 Marzo e 11 Aprile 1875, di cui ne vengono dimesse le copie autentiche sub lettere D, E;

Persone tutte a me cognite, le quali stipulano e convengono nelle suesposte rispettive loro rappresentanze quanto, e come segue:

Primo. La Banca Veneta di depositi e conti correnti residente in Padova avente sede anche in Venezia, la Banca Mutua Popolare in Padova e la Banca Popolare di Vicenza assumono il ricevimento delle sottoscrizioni, e dei versamenti del prestito, che il Consorzio predetto sta per emettere in nome e conto suo proprio, mediante pubblica sottoscrizione di L. 9,000,000 (nove milioni) nominali al tasso di L. 87 0[0 (ottantasette per cento) rimborsabili al nominale coll'interesse scalare del 5 0[0 con godimento a 1. Luglio 1875, (milleottocentosettantacinque) redimibile in anni 36, pella costruzione, armamento ed esercizio della linee ferroviarie Padova-Camposampiero-Cittadella-Bassano, Treviso-Vicenza.

Tanto gl'interessi che i rimborsi sono garantiti dal Consorzio ai possessori delle obbligazioni netti da qualsiasi tassa presente e futura.

Secondo. Le Banche consociate dovranno aprire le sottoscrizioni e ricevere i versamenti in Padova, Venezia Vicenza, Treviso, e sarà in loro facoltà di aprirle in altre località.

Nel caso però che il Consorzio esiga, che le sottoscrizioni sieno aperte in altri siti, il Consorzio dovrà rifondere le spese necessarie.

Terzo. Il piano pell' emissione, ed il piano di ammortizzazione del prestito vengono dimessi in originale al presente Contratto per formarne con esso un tutto contestuale ed indivisibile sub lettere F, G.

Quarto. Le Banche consociate assumono l' obbligo di partecipare per conto proprio ad una quarta parte fissa del prestito, al tasso di emissione di L. 87 0[0, ed alle altre condizioni generali del presente Contratto.

Quinto. Le operazioni del prestito assunte coll' articolo primo comprendono il ricevimento delle sottoscrizioni, e dei versamenti totali, l' emissione dei titoli interinali, e la consegna dei definitivi per conto del Consorzio, ed i pagamenti dei mandati regolarmente emessi dal Consorzio Interprovinciale pella costruzione, armamento, ed esercizio delle Ferrovie Consorziali. Trascorsi i quattro anni cesserà qualsiasi servizio per parte delle Banche.

Sesto. Alle Banche consociate verrà pagato a correspettivo dei doveri assunti ad ogni singolo versamento la provvigione unica di L. 0.75, lire zero settantacinque centesimi, per ogni cento lire dell' incasso effettivo, ritenuto il disposto dell' articolo seguente.

Settimo. Per tutta la durata del presente Contratto, e fino a concorrenza degli effettivi incassi verrà aperto dalle Banche a credito del Consorzio un conto corrente, disponibile, dietro ordini di pagamento regolarmente emessi dal Comitato del Consorzio Interprovinciale, però esclusivamente negli scopi del prestito, e nella somma necessaria a compimento della cauzione in Lire 700,000, settecentomille da darsi al Governo per la concessione. Sulla giacenza verrà corrisposto l' interesse di Lire 2.80, due e centesimi ottanta, per cento in ragione scalare a partire da cinque giorni appresso ogni effettuato versa-

mento, e fino a dieci dì prima dei pagamenti preavvisati al netto della tassa di ricchezza mobile e liquidabile di semestre in semestre alla scadenza dei coupons.

Affinchè le Banche abbiano in approssimazione i dati delle epoche dei pagamenti da farsi all' Impresa pella costruzione, armamento ed esercizio delle Ferrovie Consorziali, verrà dato a cura del Comitato Permanente copia autentica dell' Istromento stipulato il 17 Agosto 1875, in atti miei colla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche.

Ottavo. A cura e spese delle Banche consociate verrà creata presso la sede del Consorzio, attualmente in Vicenza, un' unica Commissione esecutiva, incaricata della Rappresentanza delle Banche consociate in tutti i riguardi amministrativi, e contabili derivanti del presente Contratto.

Nono. Tutte le obbligazioni dedotte in questo Contratto sono assunte dalle Banche con vincolo di solidarietà.

Decimo. Le pubblicazioni, inserzioni, avvisi del prestito, la fornitura dei titoli interinali, e definitivi quelle pell' approntamento delle quietanze, ed ogni altra saranno sostenute dal Consorzio, ed a suo carico pure le tasse di Registro, e bollo di tutti gli atti relativi al prestito, i bolli e tasse del presente Contratto.

Decimo primo. Il Presidente della Banca Popolare di Vicenza cavaliere Emanuele dott. Lodi si obbliga di provocare entro giorni tre la ratifica al presente Contratto dal Consiglio di Amministrazione della Banca stessa, e di comunicarla al Comitato Permanente Interprovinciale nei successivi due giorni con copia autentica notarile.

Cerziorate le parti delle leggi relative.

Fatto, ed a chiara ed intelligibile lettura pubblicato alle parti stesse e testimonii tutti contemporaneamente presenti, celebrato in Vicenza nel Palazzo Prefettizio situato in Via Cavour, e precisamente in una stanza d' ufficio della Deputazione Provinciale, con finestre respicienti la suddetta via.

Presenti per testimonii i Signori: Alberto Gallo fu Angelo, e Luigi Fincati fu Antonio, quivi domiciliati, noti ed idonei i quali unitamente ai costituiti, e me Notaio passano a firmarsi:

Fedele Lampertico fu Domenico, *Presidente del Consorzio,*
Antonio Dozzi fu Gio. Batta, *Membro del Consorzio,*
Loro Gio. Batta *id.*
Moisè dott. Errera fu Abramo, *rappresentante la Banca Veneta di Depositi e Conti Correnti,*
Maso Trieste fu Bonajuto, *Presidente della Banca Mutua Popolare di Padova,*
Emanuele Lodi *Presidente della Banca Popolare di Vicenza,*
Alberto Gallo *testimonio,*
Luigi Fincati »
Antonio dott. Marotti fu Giuseppe, *Notaio, residente in Vicenza.*

Alleg. *A* al N. 3469. Rep. N. 5411 di Reg.

Regno d'Italia

REGNANDO SUA MAESTÀ

VITTORIO EMANUELE II.

Re d'Italia

Nella città di Padova questo giorno di Venerdì 14 quattordici maggio 1875, mille ottocento settantacinque.

Si sono costituiti dinanzi a me Notaio, ed infrascritti noti, ed idonei testimonj i Signori: Cavaliere Uffiziale Moisè Vita Jacur fu Sadia, quale Vice-Presidente della Banca Veneta di Depositi e Conti Correnti in Padova, avente sede anche in Venezia, nonchè il Signor Ingegnere Paolo Cavaliere Rocchetti fu Giovanni quale Membro del Consiglio d'Amministrazione della Banca suddetta, a me e testimonii noti, all' effetto di costituire come viene col presente Atto costituito in procuratore di essa Banca Veneta di Depositi e Conti Correnti il Signor Cavaliere Moisè Errera del fu Abramo per stipulare anche in concorso di altri Istituti di credito un contratto per assunzione del prestito di lire 9,000,000, nove milioni, al valore nominale, che il Consorzio Ferroviario Interprovinciale Padova-Treviso-Vicenza sta per emettere pella costruzione, armamento ed esercizio delle sue linee ferroviarie, fino alla concorrenza del valore per cui stimerà opportuno di sottoscrivere, nonchè di assumere anche in concorso di altri Istituti il ricevimento delle sottoscrizioni e dei versamenti del prestito medesimo, l'emissione dei titoli interinali e definitivi, a nome e per conto del Consorzio, nonchè le altre operazioni che troverà opportuno di assumere, ed a tale effetto gli si dà inoltre facoltà di costituire un Comitato Esecutivo, con poteri anche inappellabili, rappresentante nei riguardi del prestito stesso gli Istituti di Credito da consociarsi, di eleggere domicilio, di pattuire correspettivi nella misura che crederà, di concedere compartecipazione, di stipulare anche con vincolo di solidarietà passiva, nonchè di dedurre tutti quegli altri patti e condizioni che giudicherà opportuni con pieni poteri, e col solo limite della sua scienza e coscienza.

Tanto i Mandanti hanno dedotto, avvertiti da me Notaio della natura ed efficacia legale di questo Atto esteso per brevetto, e che spedisco in originale al Mandatario Cavaliere Moisè Errera fu Abramo.

Fatto, e pubblicato mediante lettura nella città di Padova in via Selciato del Santo in casa Legrenzi nel locale ad uso della Banca Veneta in primo piano alla contemporanea presenza dei comparsi, e dei testimonii Federico Candiani di Pietro e Cesare Vaccari di Gaetano, i quali coi comparsi stessi, e con me Notaio si sottoscrivono:

Moisè Vita Jacur Vice Presidente
Paolo Rochetti Consigliere
Federico Candiani di Pietro testimonio
Cesare Vaccari testimonio
Dott. Antonio Bona fu Domenico Notaio residente in Padova.

Visto per la verità della sovrapposta firma del Notaio qui residente dott. Antonio Bona fu Domenico.

Dalla Presidenza del R. Tribunale Civile e Correzionale, Padova 15 maggio 1875.

p. Il Presidente impedito
MERATI

N. 1088, Reg. 7. Pubblici.
Registrato a Padova, li 15 maggio 1875.
Esatte lire 3 e centesimi 60.

IL RICEVITORE
AVONI

Allegato B. al N. 3469 Rep.

Venezia, 11 *marzo* 1875.

Seduta del Consiglio d'Amministrazione della Banca Veneta.

Presenti i Signori:

Cav. Carlo Moschini *Vice-Presidente*
Brandolin Co. Paolo *Consigliere*
Errera Angelo »
Ivancich Cav. Luigi »
Maluta Cav. Gio. Batta »
Miari Co. Felice »
Neville E. G. »
Parente Cav. Emilio »
Suppiei Giuseppe »
Trieste Cav. Giacobbe »
Venier Co. Pio Girolamo »
Forti Dott. Eugenio *Segretario*
Avv. Levi Civita Giacomo
Moschini Giacomo *Censore*
Scandiani Samuele »

1. Il Segretario legge il P. V. della precedente seduta del 4 corrente che viene approvato.

2. Il Direttore annuncia di aver vendute 50, cinquanta, azioni della Banca Nazionale a 1968 millenovecento sessantaotto, e altre 50, cinquanta, a 2000 duemille. Chiede istruzioni per le rimanenti. Il Consiglio sopra proposta del Vice Presidente Moschini delibera di dare facoltà alla Direzione insieme alla Presidenza di vendere il resto allorchè il prezzo giungesse alle lire 2100, duemillecento in meglio, esprimendo anzi il desiderio che potendosi

sorpassare questo prezzo si vendano effettivamente tutte le 170 centosettanta azioni restanti.

3. Il Vice Presidente espone al Consiglio esserci noi riuniti quest' oggi per trattare specialmente intorno all'indirizzo da tenere verso le tre Provincie consorziate per la costruzione delle linee ferroviarie Padova-Bassano e Vicenza-Treviso, costruzione che renderà necessario un prestito da farsi tra breve.

Trieste dicesi incaricato di fare alcune comunicazioni in nome del Vice Presidente Jacur, il quale oggi è assente perchè oggi appunto trattasi la stessa questione all'' Assemblea del Consorzio, che ha luogo a Vicenza, e della quale fa parte lo stesso Jacur.

Questi quantunque per la sua posizione non possa nè voglia per delicatezza trattare personalmente la cosa per conto della Banca Veneta, pure, in seguito a parole avute con alcuno dei Membri del Comitato esecutivo del Consorzio, non mancò di assumere informazioni, ed iniziare le pratiche preliminari, che senza pregiudicare in nulla il voto del Consiglio, potevano preparare utilmente le deliberazioni di questo. Due sono le forme in cui il prestito interprovinciale potrebbe essere fatto.

La prima, che è anche la più probabile, si è che le Provincie lo emettano a soscrizione pubblica per proprio conto, ed incarichino soltanto uno o più Istituti dell' esecuzione, e del maneggio dei fondi, così al momento dell' emissione, come per tutti gli anni in cui durerà il pagamento dei coupons, e l'ammortamento dei titoli. L' altra forma sarebbe quella della assunzione del prestito a *forfait* per conto di qualche Istituto.

Nel primo caso vi è il precedente del prestito testè concluso per la costruzione del tronco Vicenza-Thiene-Schio.

L' emissione si fece per conto della Provincia; il servizio così per l' emissione stessa come per il pagamento dei coupons e per l' ammortamento in trentacinque

anni, venne assunto dalla Banca Popolare di Vicenza verso una provvigione pagata una volta tanto. Il Cavaliere Jacur comprendendo che la Banca Popolare di Vicenza era benevisa ad uno specialmente dei Membri del Comitato e meritamente quale Istituto popolare, e che la Banca Mutua di Padova sarebbe volentieri concorsa in un' operazione del genere di quella fatta come si disse dalla Banca di Vicenza, ha tentato se vi fosse modo di unirci in Consorzio con questi due Istituti per riuscire assieme più facilmente senza rovinare l' affare colla concorrenza. Intanto per non lasciare passare il giorno dell'Assemblea consorziale senza un atto scritto, da parte nostra fu mandata una lettera diretta al Presidente del Comitato con cui si metteva in massima innanzi la possibilità per la Banca Veneta di assumere in qualche modo l' affare.

A questo punto il Direttore riferisce di essersi egli stesso recato a Vicenza, di aver parlato col Lampertico il quale si espresse molto gentilmente, prese atto della nostra offerta, disse che al momento opportuno saremmo chiamati, ed intanto ci fornì tutte le informazioni che si desideravano intorno al prestito fatto per la linea Vicenza-Schio. Dietro richiesta, il Lampertico aggiunse che a suo avviso il prestito dovrebbe farsi tutto in una volta, e quindi per la somma di circa 9 milioni.

Trieste continuando nelle sue comunicazioni, dice che il Cavaliere Jacur, mentre appunto il Direttore faceva atto di presenza a Vicenza per conto della Banca Veneta, conferiva col Presidente della Banca Mutua di Padova per riuscire nell' ideato consorzio. Anzi per concretare qualche cosa, egli riunì il Comitato d Padova, ed anche a Venezia conferì con alcuni Consiglieri, e sarebbe venuto, quanto alle proporzioni d' interessenza dei varj Istituti alle seguenti conclusioni:

La Banca Veneta avrebbe il 45 0|0 (quarantacinque

per cento) le Banche Mutue di Padova e Vicenza il 55 0[0] (cinquantacinque per cento), ma in quest' ultima quota sarebbero comprese: 1. La Cassa di Risparmio di Padova per la somma di mezzo milione; 2. le eventuali pretese della Banca Trevigiana di credito che si sta formando. Tale proporzione sarebbe in massima accettata dalla Banca Mutua di Padova. Quanto a quella di Vicenza il Cavaliere Trieste dà lettura di una lettera dalla quale emerge che il Consiglio di quella Banca avrebbe bensì aderito in massima ad un Consorzio, ma a patto che i Consorziati si ritenessero reciprocamente legati a non fare in nessun caso altre proposte da sole.

Forti osserva, che mentre il Consorzio è ideato per il solo caso che il prestito sia emesso per conto, ed a rischio delle Provincie, in forza delle deliberazioni della Banca di Vicenza, noi dovremmo interdirci anche la possibilità di fare offerte a *forfait* nel caso che la concorrenza di qualche altro Istituto, o banchiere lo rendesse necessario. Egli crede perciò che mentre è accettabile in massima la proposta divisione della cointeressenza, sia d'uopo riservare esplicitamente la nostra libertà d' azione per il caso dell' assunzione a *forfait*.

Moschini teme che le troppe riserve possano difficultare la riuscita del Consorzio fra i tre Istituti, Consorzio che gli starebbe molto a cuore.

Trieste ritiene che siccome anche la Banca Mutua di Padova disse esplicitamente, che non entrerebbe in verun modo in un affare a *forfait*, così sarebbe anche della Banca di Vicenza, e che la riserva che si vuole esprimere dal Forti sia implicita.

Miari chiede si dia lettura della lettera scritta al Comitato di Vicenza dalla nostra Banca.

Il Direttore legge la lettera dalla quale emerge che non v' è che una offerta generica senza impegni concreti.

Forti persiste nel credere che sia dovere di lealtà

esprimere chiaramente la riserva, quand' anche fosse implicita, e formare una proposta che suona così: « Il Con-
« siglio accettando nel caso di emissione per conto delle
« Provincie il Consorzio colle Banche Mutue Popolari di
« Padova e di Vicenza, e la cointeressenza per modo che
« alla Banca Veneta spetti intorno al 45 0[0 dell'affare,
« ed alle Banche Mutue il 55 0[0, nella quale ultima quota
« sarebbe compresa la Cassa di Risparmio di Padova per
« lire 500[m, si riserva piena libertà d'azione per le pro-
« poste che riguardano l' assunzione a *forfait.* »

Il Censore Levi, mentre è d'accordo col Forti, vorrebbe però lasciare aperta la via ad intenderci colla Banca di Vicenza per l' assunzione a *forfait*, mentre, come s' è udito, la Banca Mutua di Padova non vuol saperne di rischi.

Forti aderisce volentieri alla richiesta, e propone di aggiungere alla deliberazione sopra formulata le seguenti parole « con facoltà alla Commissione incaricata dell' esecuzione d' intendersi colle Banche Mutue, o con altri anche per quanto riguarda l' assunzione a *forfait.* » Errera Angelo non vorrebbe si legasse troppo le mani alla Commissione. Forti risponde che non le si impone un obbligo, ma le si dà una facoltà.

Venier domanda che cosa si farebbe se la Banca di Vicenza non ammettesse la nostra riserva.

Forti risponde, che piuttosto che vincolarci troppo di fronte anche a proposte che vengono al Comitato da Istituti di altre Provincie, od anche dall' estero, locchè potrebbe obbligarci a studiare l' assunzione a *forfait*, piuttosto che chiuderci questa via, era meglio abbandonare l' idea del Consorzio colle due Banche Popolari.

Dopo questi schiarimenti il Consiglio approva all' unanimità la proposta Forti, e la aggiunta come sopra espressa.

Trieste fa considerare, che oltre alla questione

del riparto, il Consorzio avrebbe a trattare anche ciò che riguarda le cauzioni, il modo di provvedere per quanto riguarda la differenza fra il tempo che rimane alla durata della Banca Veneta secondo il suo statuto, e quello dei trentacinque anni, per cui occorrerebbe fare il servizio del prestito, ed inoltre intorno alla seconda forma possibile del prestito, intorno cioè all' assunzione alla *forfait*. Mentre nelle prime questioni si potrebbe dare facoltà alla Commissione da nominarsi di deliberare secondo prudenza, nell' ultima parte sarebbe desiderabile che il Consiglio manifestasse in massima il suo parere.

Il Direttore crede ciò tanto più necessario che da parte sua non divide l' ottimismo di certuni intorno alla facilità di smaltire il prestito in larghe partecipazioni, e trattandosi di un titolo che ha un carattere locale, gli dispiacerebbe che c' impegnassimo tropp' oltre col pericolo di rimanere incagliati con una parte troppo forte dei nostri capitali. A lui preme di tenere la Banca libera, e pronta a partecipare a suo tempo largamente all' operazione ben più importante, e di carattere generale, che concerne le obbligazioni ferroviarie dopo che saranno dalle Camere approvate le Convenzioni.

Forti ritiene che i titoli del prestito provinciale saranno ricercatissimi, e che l' assunzione a *forfait* da parte nostra potrà facilmente essere fatta insieme ad un gruppo d' Istituti e di banchieri se il Comitato acconsentisse a tale forma di conclusione del prestito. Esorta il Direttore a cercare socii per tale eventualità, dichiarandosi del resto perfettamente d' accordo nel non volere incagliare durevolmente in titoli di carattere locale una somma troppo importante.

Anche Moschini non vorrebbe che corressimo il rischio d' imbarazzarci troppo, nè bramerebbe che tale rischio superasse un milione. Però le circostanze decideranno, e la Commissione da eleggersi ne terrà conto, perchè la Banca non soffra imbarazzi.

Trieste, Errera e Maluta esprimono presso a poco lo stesso concetto.

Suppiei presenta una proposta secondo la quale nella assunzione a *forfait* la Banca non dovrebbe mai superare per la propria parte il *quarto* della totale operazione.

Forti osserva che il Consiglio si è abbastanza spiegato nel senso che non si debbano creare pericoli di soverchio incaglio; che d'altronde dobbiamo dare alla Commissione da eleggersi un mandato di fiducia, in modo che tenga conto dei desiderii oggi espressi, ma si guidi secondo le circostanze senza aver le mani troppo legate.

Trieste pure osserva al Suppiei, che egli intendeva, che il Consiglio esprimesse chiaramente come si fece, il suo parere in massima, ma che non si determinasse troppo recisamente il limite del mandato alla Commissione.

Dopo tale spiegazione Forti propone, ed il Consiglio ad unanimità accoglie la seguente proposta: « Il Consiglio ac-
« corda alla Commissione esecutrice della precedente deli-
« berazione un ampio mandato di fiducia, non dubitando,
« che dessa terrà conto delle osservazioni e dei desiderii so-
« vra esposti, in guisa che dalla conclusione del prestito non
« derivino imbarazzi al normale andamento della Banca. »

Si procede poi allo scrutinio segreto, ritenendo prima che debbano formar parte della Commissione il Vice-Presidente Moschini quale rappresentante della Presidenza, ed il Direttore, e che gli altri Membri della Commissione debbano essere in numero di tre.

Riescono eletti i Signori Trieste, Forti ed Errera.

La seduta è sciolta.

N. di Registro 5419.

Padova, li 16 (sedici) Maggio 1875 (milleottocentosettantacinque).

La premessa copia per altrui mano trascritta in tre

fogli da me firmati è conforme al protocollo esistente nel Registro dei Verbali delle Sedute del Consiglio di Amministrazione della Banca Veneta dei depositi e conti correnti, e la rilascio collazionata, e da me autenticata al Consiglio di Amministrazione della Banca medesima.

In fede mi sottoscrivo, ed appongo il segno del mio Tabellionato.

L. T. Dott. Antonio Bona fu Domenico Notaio, residente in Padova.

Visto per la verità della sovrapposta firma del Notaio quì residente Dott. Antonio Bona fu Domenico.

Dalla Presidenza del R. Tribunale Civile e Correzionale Padova, 16 *Maggio* 1875

p. IL PRESIDENTE *impedito*
MERATI V. Pres.

Allegato C. al N. 3469 Rep.

Banca Mutua Popolare di Padova

Padova, 15 *maggio* 1875

Processo Verbale di seduta del Consiglio d' Amministrazione della Banca Mutua Popolare di Padova

Presidenza

Signor Trieste Cavaliere Maso

Presenti Consiglieri Signori

Treves Barone Giuseppe
Baruchello Avvocato Emilio
Poggiana Avvocato Giuseppe
Ongaro Bernardino
Fusari Dottor Nicola
Toffolati Giuseppe
Maluta Giovanni

Data lettura del Verbale 9 Maggio corrente rimane approvato.

Essendo legale il numero dei presenti il Presidente dichiara aperta la seduta.

L' ordine del giorno porta:

« Comunicazioni relative al prestito interprovinciale, ed urgente deliberazione relativa all' incarico per la firma del Contratto. »

Sull' ordine del giorno suddetto il Signor Presidente fa una breve storia delle trattative corse col Consorzio Ferroviario Padova, Vicenza e Treviso, i cui risultati principali sono i seguenti:

Prestito di nove milioni in lire italiane diviso in Serie da Obbligazioni di L. 500, rimborsabili alla pari in trentasei anni mediante annue estrazioni fruttanti l' interesse del 5 0[0 netto. — Emissione ad ital. lire quattrocento trentacinque per ogni Obbligazione con godimento da 1. Luglio 1875.

Coobbligazione solidale delle Banche assuntrici del Prestito per milioni due, e lire duecento cinquantamille L. 2,250,000 e per tutti gli obblighi del Contratto.

Servizio limitato ad incassi dei versamenti e pagamenti per gli scopi del prestito, e pel corso di anni quattro, restando stabilito il compenso alle Banche in centesimi settantacinque (L. 0,75) per ogni cento lire di effettivo incasso.

Nomina di un Comitato esecutivo composto di un rappresentante per ciascheduna Banca con facoltà Amministrative.

Dopo altri schiarimenti sulle modalità del Contratto soggiunge, che per devenire alla finale sua stipulazione trova opportuno a tenore dell' articolo 41, *a*, dello Statuto Sociale, che il Consiglio per esuberante legalità rilasci mandato ad uno dei tre componenti la Commissione già nominata con Verbale 26 Febbraio a. c.

Il Consiglio dopo alcune dilucidazioni chieste specialmente dal Consigliere Poggiana, e date dalla Presidenza, ritiene di nominare suo Procuratore il Signor Presidente suo naturale Rappresentante, ed approva all' unanimità la formula della Procura stessa che quì si trascrive, essendosi astenuto il Presidente dalla votazione.

« Il Consiglio d'Amministrazione della Banca Mutua « Popolare di Padova a termini dell' articolo 41, *a*, dello « Statuto nomina a suo Procuratore il Presidente Signor « Maso Cavaliere Trieste, affinchè possa stipulare col « Comitato Permanente del Consorzio Ferroviario Padova, « Treviso e Vicenza, il Contratto relativo al prestito in- « terprovinciale come da invito del Presidente del Comi- « tato stesso N. 183 in data Vicenza 12 corrente. — L' au- « torizza in pari tempo a firmare anche il Contrattò per « associarsi nell' operazione stessa ad altri Istituti di cre- « dito di ineccezionabile rispettabilità e solidità, anche « con vincolo solidale, con facoltà di assumere quella « parte di prestito che crederà, di costituire un Comitato « esecutivo ai riguardi del prestito stesso, di eleggere « domicilio, e di accordare compartecipazione, e di de- « durre qualsiasi altro patto giusta sua scienza e coscienza. »

Letto ed approvato viene firmato dagli intervenuti.

Maso Trieste Presidente
Bernardino Ongaro
Giuseppe Treves — Giuseppe Poggiana
Fusari Nicola — G. Toffolati
Baruchello Emilio
Giovanni Maluta
Angelo Soldà Direttore

N. 9898 di Repertorio.

Padova, addì 15 (quindici) Maggio 1875 (milleottocentosettantacinque.

Certifico io Notaio che la premessa copia collazionata

è perfettamente conforme all' originale Processo verbale di seduta colla marca debitamente annullata di Cent. 60 (sessanta) esibitomi pel confronto dal Signor Direttore della Banca Mutua Popolare di Padova, e restituito. — E per fede.

L. T. Luigi Dott. Rasi fu Domenico Notaio in Padova.

È autografa la firma di questo Notaro Dott. Luigi Rasi fu Domenico.

Dal R. Tribunale Civile e Correzionale
Padova, 16 *Maggio* 1875

p. Il Presidente impedito
MERATI

N. 1091 Reg. 7. Pubblici.

Registrato a Padova li quindici Maggio 1875
Ricevute Lire tre Cent. sessanta.

Il Ricevitore
L. AVONI

Luigi Dott. Rasi Notaro.

Allegato D. al N. 3469 Rep.

Banca Popolare di Vicenza

Presidenza

N. 548.

Vicenza, li 9 *Marzo* 1875

Radunatosi in seduta straordinaria il Consiglio d' Amministrazione,

In merito all' assunzione del Prestito Interprovinciale assieme colle Banche di Treviso e Padova;

Sentite le riferte dell' Onorevole Presidente sulla intervista avuta coi rappresentanti della Banca di Padova.

Sulla proposta che altri Istituti avessero ad entrare a formar parte del Consorzio per la detta assunzione del Prestito, oltre quelli di Padova e Treviso,

Delibera

Di accordare l' autorizzazione perchè altri Istituti entrino a formar parte del Consorzio che si andrebbe a costituire per la gestione del prestito da emettersi dalle Provincie di Vicenza, Padova, Treviso ed allo scopo della costruzione delle linee ferroviarie interprovinciali, subordinando però tale autorizzazione alle seguenti condizioni:

a) Che gl' Istituti partecipanti, nè per sè, nè uniti ad altri trattino separatamente per l' assunzione della stessa operazione, e quindi non facciano proposte in argomento.

b) Che per ragione di pura opportunità, le diverse Rappresentanze degli Istituti, abbiano a metter capo a Vicenza per i convegni ed interviste, che si rendessero necessarie all' esaurimento dell' affare.

Fatto, letto, chiuso.

E. LODI

P. Meneghini - A. Ballestra - G. Chinotto - V. Creazzo - F. Pischiutta.

N. 2466 Reg.

Vicenza, 17 *Maggio* 1875

Certifico io Notaio che la presente copia tratta d' altrui mano, da me collazionata e firmata, è conforme alla

scrittura contenente un processo verbale che mi fu offerto quale originale dal Presidente di questa Banca Popolare Cavalier Emanuele Dott. Lodi relativa al prestito da emettersi dal Consorzio delle linee ferrate Padova - Vicenza - Treviso.

Ed in fede vi appongo il segno del mio sigillo.

Antonio dott. **Marotti** fu Giuseppe notaio, residente in Vicenza.

Allegato E. al N. 3469 Rep.

N. 827.

Vicenza, 11 *aprile* 1875.

In ordine ad invito dell' Onorevole Presidente si è radunato il Consiglio d'Amministrazione in via straordinaria, e sentita la relazione dell' Onorevole Presidente sulla seduta che ebbe luogo oggi fra i rappresentanti delle Banche: Banca Veneta, Banca Mutua Popolare di Padova e nostro Presidente con li signori rappresentanti il Comitato Ferroviario Vicenza-Padova-Treviso;

Considerato che il maggior sottoscrittore del Prestito sarebbe la Banca Veneta;

Visto che il Comitato Ferroviario ha imposto delle condizioni in forma indeclinabile, che il Consorzio delle Banche si è riservato 24 ore per accettare, o respingere

ha deliberato

di accettare assieme alle Banche Consorziali l' incarico per la sottoscrizione del prestito interprovinciale sulle basi proposte oggi dal Comitato Ferroviario, concedendo la facilitazione alle Banche Veneta e Mutua Popolare di

riservare 1[4, dei 3[4 di provvigione accordata dal Comitato Ferroviario, per essere diviso proporzionalmente fra le Banche sottoscrittrici del quarto del Prestito imposto dal Comitato Ferroviario, di offrire alle Banche Veneta, e Mutua di Padova L. 400[m del Prestito provinciale di Vicenza al tasso di L. 82,50 0[0 decorrenza da 1 gennaio 1876, pagamento in luglio 1875, con la consegna all' atto del versamento dei titoli definitivi al portatore.

Di tale deliberazione venne deciso di darne parte con lettera da spedirsi domani a Venezia, non potendo pei proprii affari assentarsi i signori Cav. E. dott. Lodi, e V. Creazzo, che sarebbero stati incaricati della partecipazione alle Banche Veneta e Mutua di Padova.

Letto, e firmato.

E. Lodi, G. Colleoni, G. Burato, G. Chinotto, A. Ballestra, P. Meneghini, R. Dalla Pozza, V. Creazzo, F. Pischiutta.

N. 2467 Reg.

Vicenza, li 17 *maggio* 1875.

Certifico io Notaio che la presente tratta d' altrui mano, da me collazionata, e firmata anco nel precedente foglio è perfettamente conforme alla scrittura contenente un processo verbale, che mi fu offerta quale originale dal Presidente di questa Banca Popolare Cav. Emanuele dott. Lodi relativa al prestito da emettersi dal Consorzio Ferroviario delle linee Padova-Vicenza-Treviso.

In fede vi appongo il segno del mio sigillo.

Antonio dott. Marotti fu Giuseppe, *Notaio, residente in Vicenza.*

Alleg. F. al N. 3469 Rep.

Prestito del Consorzio Ferroviario

delle tre Provincie di Padova-Treviso-Vicenza, autorizzato con Decreto Reale 27 agosto 1874 N. 2116, Serie II. per la costruzione delle Ferrovie Padova-Bassano, Treviso-Vicenza.

Sottoscrizione Pubblica

a N. 13,500 obbligazioni da it. L. 500 cadauna, avendo assunto per conto proprio la Banca Veneta di Depositi e Conti Correnti, la Banca Popolare di Vicenza, e la Banca Mutua Popolare di Padova le altre 4500, formanti in tutto obbligazioni N. 18,000, divise in 72 serie da 250 obbligazioni cadauna.

Ogni obbligazione di nominali 500, viene emessa ad Italiane lire 435, rimborsata al valore nominale, e frutta it. lire 25, da pagarsi in it. lire 12,50 ogni semestre, il 1. gennaio ed il 1. luglio d'ogni anno, decorribile dal 1. luglio 1875.

Il pagamento degli interessi come pure dei rimborsi è garantito ai possessori netto di ricchezza mobile, e di qualsiasi altra tassa presente od avvenire.

Rimborso

Le N. 18,000 Obbligazioni divise in N. 72 Serie da 250 Obbligazioni cadauna, saranno rimborsate alla pari (L. 500) entro anni 36, mediante estrazioni annuali da eseguirsi giusta la tabella in calce del presente.

Le estrazioni saranno fatte nella sede del Comitato attualmente in Vicenza in pubblica seduta del Comitato

Permanente del Consorzio Ferroviario Padova - Treviso-Vicenza al 1. Luglio di ogni anno e saranno rimborsate al 2 Gennaio dell'anno successivo.

La prima estrazione avrà luogo il 1. Luglio 1876.

I numeri delle Serie estratte saranno pubblicati nella Gazzetta Ufficiale del Regno, nonchè nei giornali ufficiali pegli annunzii di Venezia, Padova, Treviso e Vicenza.

Il pagamento tanto degli interessi, che dei rimborsi sarà fatto a Venezia, Padova, Treviso e Vicenza.

Nella Gazzetta Ufficiale del Regno, e nei suddetti Giornali di Venezia, Padova, Treviso e Vicenza saranno indicate le Ditte incaricate del pagamento dei coupons, e delle Obbligazioni estratte.

Le 18,000 Obbligazioni divise in 72 Serie da 250, Obbligazioni garantite solidariamente dalle tre Provincie di Padova, Treviso, Vicenza riunite in Consorzio, saranno emesse dal Comitato Permanente del Consorzio medesimo.

La sottoscrizione pubblica alle N. 13,500 Obbligazioni sarà aperta dal 3 al 15 Giugno prossimo. Sarà chiusa anche prima appena la somma sia intieramente coperta.

In caso di riduzione, questa rifletterà soltanto le sottoscrizioni dal giorno della chiusura.

Il risultato della sottoscrizione e del riparto sarà fatto conoscere mediante pubblicazione nei Giornali Ufficiali pegli annunzii di Venezia, Padova, Treviso e Vicenza, e col giorno successivo si verificherà la restituzione delle somme, che giusta la riduzione stessa risultassero versate in più.

Le obbligazioni sono da nominali lire 500 cadauna.

A richiesta del soscrittore all'atto del riparto potranno essere invece rilasciate divise in titoli da italiane lire 100 cadauno, verso anticipazione della maggiore spesa di bollo.

Le obbligazioni potranno essere sempre convertite da titoli *al portatore a nominativi* e viceversa, a richiesta del possessore nei modi e termini di legge.

Ogni it. lire 36,000 nominali assegnate nel riparto daranno diritto ad una collezione completa di Serie.

I versamenti dell' importo di emissione di lire 435, dovranno effettuarsi con:

Italiane lire	15	alla sottoscrizione			
» »	70	al riparto			
» »	70	dal 1	al 15	agosto	
» »	70	»	»	settembre	
» »	70	»	»	ottobre	
» »	70	»	»	novembre	
» »	57,50	»	»	gennaio	
che unite alle	12,50	(coupons da abbuonarsi)			

formano le it. L. 435,00

Tutti i versamenti dovranno essere fatti presso la Ditta dove fu fatta la sottoscrizione.

Ove i versamenti fossero ritardati il soscrittore moroso dovrà corrispondere l' interesse del 2 0[0 sopra il tasso dello sconto della Banca Nazionale in ragione d' anno a vantaggio del Consorzio.

Il soscrittore, che entro tre mesi dalla scadenza fissata pei singoli versamenti non l' abbia per intero effettuato, perde i versamenti già fatti, che resteranno a vantaggio del Consorzio, salvo nel Consorzio stesso il diritto di far vendere un duplicato dei titoli rilasciati per mezzo di un agente di cambio senz' altra formalità, e salvi gli ulteriori diritti verso il soscrittore.

Chi volesse antecipare i versamenti potrà farlo verso l' abbuono del 4 per cento in ragione d' anno.

La sottoscrizione pubblica alle 13,500 Obbligazioni viene assunta in *Venezia* presso la Banca Veneta di depositi e conti correnti sede di Venezia, in *Padova* presso la Banca Veneta di depositi e conti correnti sede di Padova, e presso la Banca mutua popolare di Padova, in

Treviso presso la Banca Trevigiana di credito unito, in *Vicenza* presso la Banca Popolare di Vicenza, le quali rilascieranno all' atto della sottoscrizione le ricevute provvisorie, al riparto i titoli interinali, e consegneranno i definitivi in nome e per conto del Consorzio Ferroviario Padova-Treviso e Vicenza.

Fedele Lampertico fu Domenico, *Presidente del Consorzio,*

Antonio Dozzi fu Gio. Batta, *Membro del Comitato Ferr.*

Loro Gio. Batta *id.*

Moisè dott. Errera fu Abramo, *per la Banca Veneta di Depositi e Conti Correnti,*

Maso Trieste fu Bonajuto, *Presidente della Banca Mutua Popolare di Padova,*

Emanuele Lodi *Presidente della Banca Popolare di Vicenza.*

Allegato G. al N, 3469 Rep.

PIANO E.

Lire 9,000,000 in N. 18,000 obbligazioni di it. L. 500 in 72 Serie da N. 250 obbligazioni l'una, fruttanti italiane L. 25, d'interessi annui, rimborsabili in 36 anni per estrazione come segue:

Il primo anno sarà libero cioè il solo interesse.

Nei successivi	11	anni una	Serie	all' anno	Serie	N. 11
»	12	due	»	»	»	» 24
»	11	tre	»	»	»	» 33
Nell' ultimo anno .	.	.	.	.	.	» 4
						N. 72

Prospetto del Prestito

Anno	Interessi		RIMBORSO Obbligazioni	RIMBORSO Somma		TOTALE	
1.	450,000	—				450,000	—
2.	450,000	—	N. 250	125,000	—	575,000	—
3.	443,750	—	250	125,000	—	568,750	—
4.	437,500	—	250	125,000	—	562,500	—
5.	431,250	—	250	125,000	—	556,250	—
6.	425,000	—	250	125,000	—	550,000	—
7.	418,750	—	250	125,000	—	543,750	—
8.	412,500	—	250	125,000	—	537,500	—
9.	406,250	—	250	125,000	—	531,250	—
10.	400,000	—	250	125,000	—	525,000	—
11.	393,750	—	250	125,000	—	518,750	—
12.	387,500	—	250	125,000	—	512,500	—
13.	381,250	—	500	250,000	—	631,250	—
14.	368,750	—	500	250,000	—	618,750	—
15.	356,250	—	500	250,000	—	606,250	—
16.	343.750	—	500	250,000	—	593,750	—
17.	331,250	—	500	250,000	—	581,250	—
18.	318,750	—	500	250,000	—	568,750	—
19.	306,250	—	500	250,000	—	556,250	—
	L. 7,462,500	—	N. 6250	3,125,000	—	L. 10,587,500	—

Anno	Interessi		RIMBORSO Obbligazioni	RIMBORSO Somma		TOTALE	
Rip.	L. 7,462,500	—	N. 6250	L. 3,125,000	—	10,587,500	—
20.	293,750	—	500	250,000	—	543,750	—
21.	281,250	—	500	250,000	—	531,250	—
22.	268,750	—	500	250,000	—	518,750	—
23.	256,250	—	500	250,000	—	506,250	—
24.	243,750	—	500	250,000	—	493,750	—
25.	231,250	—	750	375,000	—	606,250	—
26.	212,500	—	750	375,000	—	587.500	—
27.	193,750	—	750	375,000	—	568,750	—
28.	175,000	—	750	375,000	—	550,000	—
29.	156,250	—	750	375,000	—	531,250	—
30.	137,500	—	750	375,000	—	512,500	—
31.	118,750	—	750	375,000	—	493,750	—
32.	100,000	—	750	375,000	—	475,000	—
33.	81,250	—	750	375,000	—	456,250	—
34.	62,500	—	750	375,000	—	437,500	—
35.	43,750	—	750	375,000	—	418,750	—
36.	18,750	—	1000	500,000	—	518,750	—
	L. 10,337,500	—	L. 18,000	L. 9,000,000	—	L. 19,337,500	—

Fedele Lampertico fu Domenico Presidente del Consorzio
Loro Gio. Batta.
A. Dozzi
Moisè dott. Errera
Maso Trieste
Emanuele Lodi

N. 2485 Registro.

Certifico io Notaio che la presente copia tratta da altrui mano, da me collazionata e firmata anco ne' precedenti fogli è perfettamente conforme alla matrice, del cui fatto rogito attesto, nonchè agli inserti allegati A. B. C. D. E. F. G. eretta la prima e gli allegati B. C. D. E. F. G. in bollo da L. 1,20, l'allegato A. in bollo da L. 2,40 e l'allegato G. colla marca da L. 1,20 il tutto presso me esistente.

In fede munita dell'impressione del segno del mio Tabellionato quale copia autentica la rilascio questo dì 25 maggio 1875.

ANTONIO dott. MAROTTI fu Giuseppe Notaio residente in Vicenza.

Padova, 21 *luglio* 1875.

Premesso che l'Assemblea del Consorzio ferroviario Interprovinciale Vicenza-Treviso-Padova, nella seduta del 30 maggio 1877 deliberò di autorizzare il Comitato Permanente ad assumere un prestito anche in via provvisoria sino al montare di L. 2,500,000, come modo di provvedere i fondi necessarj al compimento delle ferrovie.

Premesso che la Cassa di Risparmio di Padova offerse il Comitato stesso di aprirgli un credito per lo scopo suindicato, fino alla concorrenza della suddetta somma di L, 2,500,000, e ciò mediante l'emissione di altrettante cambiali.

Premesso che le Parti intendono di disciplinare per questo affare i rispettivi rapporti di diritto.

Fra il Comitato ferroviario e la Cassa di Risparmio a mezzo del Sig. Avv. Antonio Dozzi giusta il Mandato 24 giugno 1877 Atti Marotti di Vicenza, e del Sig. Giacobbe Trieste, giusta il Mandato 19 giugno 1877 Atti Pollini N. 573-1038, si stipula quanto segue:

1. La Cassa di Risparmio di Padova si obbliga di scontare al Comitato del Consorzio ferroviario Padova-Treviso-Vicenza, cambiali fino alla concorrenza di italiane L. 2,500,000, duemilioni cinquecentomille al tasso del 6 0[0, sei per cento, coi bolli a carico del Comitato.

2. Le Cambiali porteranno le firme come traente di persona benevisa al Comitato, e saranno accettate dal Comitato stesso colla firma di tutti e tre i suoi membri.

3. Le cambiali avranno la durata di mesi sei. È però in facoltà della Cassa di Risparmio di chiederne a scadenza più breve, pagando in questo caso la differenza d'importo dei bolli.

4. La Cassa di risparmio assume l'obbligo di rinnovare le Cambiali per la durata di anni 4 a datare per ogni Cambiale dal giorno del primo sconto.

5. Il Comitato accettante non potrà rivolgersi ad altri per lo sconto delle Cambiali di cui il presente accordo, e pagherà per tutta la durata della operazione il sei per cento in ragione d'anno da calcolarsi come pratica la Banca Nazionale sul dato del numero dei giorni.

Computando	it. L.	500,000
già scontate fino dal 22 giugno p. p., gli altri sconti saranno eseguiti		
nel 22 luglio a. c.	»	500,000
nel 22 agosto .	»	350,000
nel 22 settembre	»	350,000
nel 22 ottobre .	»	350,000
	it. L.	2,050,000

6. Le Lire 450,000, che mancano a raggiungere i due milioni e mezzo potranno esser dal Comitato assegnate in tutto od in parte alle medesime condizioni di questo accordo, e senza intervento della Cassa Risparmio alla Provincia di Padova, purchè tale assegnamento avvenga non più tardi del 15 ottobre corrente anno.

7. Nel caso che la Provincia non assumesse l'operazione, la Cassa Risparmio assumerà il pagamento della somma che manca a compiere i due milioni e mezzo, alle condizioni già pattuite ed alle scadenze che il Comitato le indicherà all'atto di parteciparle il rifiuto o la parziale accettazione della Provincia, bene inteso che la prima scadenza non sia più vicina di un mese.

8. È a carico esclusivo della Cassa Risparmio la tassa di ricchezza mobile che potesse essere a lei incombente sugli utili della operazione, limitatamente però alla categoria B.

9. Il Comitato non potrà pattuire con altri la emissione di titoli del Prestito dei due milioni e mezzo, se non allora che avendone fatto proposta alla Cassa Risparmio odierna contraente, non siano approdate a mutuo

accordo le trattative. A condizioni eguali la Cassa Risparmio sarà preferita.

10. Tutte le tasse e spese inerenti e relative al presente accordo vengono assunte dal Comitato.

Le spese per mediazioni, provvigioni od altro qualunque ne sia il titolo o la denominazione restano escluse per l' indole stessa dei contraenti.

fr. **Antonio Dozzi** fu Gio. Batta., *Membro del Comitato permanente ferroviario e Procuratore speciale.*

« **Giacobbe Trieste** *Consigliere d'Amministrazione della Cassa Risparmio in Padova e Procuratore come da Mandato* Pollini, 19 *giugno* 1877.

N. 657 Repertorio. N. 1307 Registro.

Regnando Sua Maestà
UMBERTO PRIMO
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
Re d' Italia

Padova, questo giorno di Mercoledì 7 (sette) Agosto 1878 mille ottocento settantaotto.

Intendendo il Comitato ferroviario pel Consorzio interprovinciale Padova-Treviso-Vicenza attuare un secondo prestito di L. 5,250,000 mediante pubblica sottoscrizione pella costruzione, armamento ed esercizio delle linee consorziali;

Si sono costituiti personalmente dinanzi a me dott. Luigi Pollini fu Cesare Notaio residente in Padova ed inscritto presso qnesto Consiglio Notarile, ed alla contemporanea presenza dei sottoscritti testimonii i signori:

Commendatore Antonio dott. Dozzi fu Giovanni Battista, avvocato, nato a Padova e pure domiciliato a Padova,

Commendatore Giovanni Battista Loro fu Antonio, avvocato, nato a Rossano e domiciliato a Treviso, quali Membri del Comitato permanente del Consorzio ferroviario interprovinciale Padova-Treviso-Vicenza residente in Vicenza,

Agostino dott. Sinigaglia fu Felice, Direttore, e Maluta Giovanni fu Michele Consigliere della Cassa di Risparmio di Padova, come da mandato 6 corrente N. 1129 di Repertorio e 4102 di Registro, Atti dott. Luigi Marcon Notaio di Padova, che quì allegasi sub *A*,

Cavaliere Moisè Errera fu Abramo di Venezia, quale rappresentante la Banca Veneta di depositi e conti correnti

in Padova, avente sede anche in Venezia, come da mandato 6 corrente N. 453 di Registro del Notaio di Venezia Carlo dott. Gualandra al N. 17882 di Repertorio e relativo verbale 22 luglio 1878 del Consiglio d'amministrazione della Banca Veneta, che qui si allegano sotto le lettere *B. C.*,

Cavaliere Maso Trieste fu Bonajuto di Padova, Presidente della Banca Mutua Popolare di Padova, autorizzato dal mandato emesso dal Consiglio d'amministrazione di detta Banca il 6 agosto 1878, di cui viene dimessa una copia autentica sub *D.*,

Il signor Vincenzo Creazzo fu Arcangelo possidente, nato a Lonigo e domiciliato a Vicenza, Consigliere d'amministrazione della Banca Popolare di Vicenza, che interviene in seguito a deliberazione del Consiglio d'amministrazione di detta Banca;

Persone tutte a me cognite, le quali stipulano e convengono nelle suesposte rispettive loro rappresentanze quanto e come segue:

1. La Cassa di Risparmio di Padova, la Banca Veneta di depositi e conti correnti residente in Padova, avente sede anche in Venezia, la Banca Mutua Popolare di Padova e la Banca Popolare di Vicenza assumono il ricevimento delle sottoscrizioni e dei versamenti del prestito che il Consorzio predetto sta per emettere in nome e conto suo proprio mediante pubblica sottoscrizione di italiane L. 5,250,000 (cinquemilioni duecento cinquantamille), mediante il proprio Comitato a ciò autorizzato dalla deliberazione dell'Assemblea Consorziale radunatasi in Treviso il 20 giugno p. p.

Il detto prestito di Lire 5,250,000 nominale venne emesso al tasso di L. cento per cento, rimborsabile al nominale coll'interesse scalare del 5 1[2 (cinque e mezzo) per cento con godimento a 1 aprile e 1 ottobre, redimibile in quaranta anni, pella costruzione, armamento ed

esercizio delle ferrovie Padova-Camposampiero-Cittadella-Bassano, Treviso-Vicenza.

Tanto gli interessi che i rimborsi sono garantiti dal Consorzio ai possessori delle obbligazioni netti da qualsiasi tassa presente e futura.

2. Gli Istituti consociati dovranno aprire le sottoscrizioni e ricevere i versamenti in Padova, Venezia, Vicenza, Treviso a loro spese, e sarà in loro facoltà di aprirle in altre località.

Nel caso però che il Consorzio esiga che le sottoscrizioni siano aperte in altri siti, il Consorzio dovrà rifondere le spese necessarie.

3. Il piano pell' emissione ed il piano di ammortizzazione del prestito vengono dimessi in originale al presente contratto per formarne con esso un tutto contestuale ed indivisibile.

4. Gli Istituti consociati assumono l' obbligo di partecipare per conto proprio ad it. L. 2,500,000 (duemilioni cinquecentomille), fisse del prestito al tasso di lire 100 0[0 ed alle altre condizioni generali del presente contratto.

5. Le operazioni del prestito assunte coll' art. 1 comprendono :

Il ricevimento delle sottoscrizioni e dei versamenti totali, l' emissione di titoli interinali e la consegna dei definitivi per conto del Consorzio ed i pagamenti fino alla concorrenza delle somme incassate dei mandati regolarmente emessi del Consorzio interprovinciale col preavviso di giorni cinque.

Durante le epoche fissate pei versamenti, la Commissione esecutiva delle Banche trasmetterà giornalmente alla sede del Comitato in Vicenza l' elenco delle somme incassate.

Eseguita la consegna dei titoli definitivi cesserà qualsiasi servizio per parte degli Istituti consociati.

6. Agli Istituti consociati verrà pagato a correspettivo dei doveri assunti ad ogni singolo versamento la prov-

vigione unica di centesimi sessantacinque per ogni cento Lire sull'importo risultante dal tasso fissato pell'emissione.

7. A cura e spese degli Istituti consociati verrà creato presso la Cassa di Risparmio di Padova un'unica Commissione esecutiva incaricata della rappresentanza degli Istituti consociati in tutti i riguardi amministrativi e contabili derivanti dal presente contratto.

8. Tutte le obbligazioni dedotte in questo contratto sono assunte dagli Istituti con vincolo di solidarietà.

9. Tutte le spese per pubblicazioni, inserzioni, avvisi del prestito, la fornitura dei titoli interinali e definitivi, quelle pell'approntamento delle quietanze compresa quella del contratto fra le Banche, ed ogni altra saranno sostenute dal Consorzio, ed a suo carico pure staranno le tasse di registro e bollo di tutti gli atti relativi al prestito e bolli e tasse del presente contratto e di quello fra le Banche.

10. Siccome il Preside del Comitato senatore commendatore Fedele Lampertico è assente per affari d' indeclinabile urgenza, così i due Membri del Comitato, qui presenti per quanto ritengano sufficienti i loro poteri, si obbligano di riportare dal predetto Sig. Preside la ratifica del presente contratto al quale sarà inserta come parte integrante e ciò entro il termine di due mesi.

11. Il Sig. Vincenzo Creazzo si obbliga di provocare entro giorni tre la ratifica del presente contratto dal Consiglio d' amministrazione della Banca Popolare di Vicenza, e di comunicarla al Comitato permanente interprovinciale nei successivi due giorni con copia autentica notarile da inserirsi pur essa nel presente contratto.

Diedi lettura alle parti, presenti i testimonii, di questo atto scritto da persona di mia fiducia che consta di due fogli dei quali lo scritto occupa facciate sette.

Fatto e pubblicato (colla chiara lettura da me data alle Parti, presenti i testimonii, di questo atto e di tutti gli allegativi documenti) in Padova capoluogo della pro-

vincia d' eguale nome nel locale di residenza della Cassa di Risparmio in via del S. Monte, presenti colle Parti i testimonii a me noti:

Prosdocimo Bassi di Lorenzo, civile, e Nicola Quellini fu Giuseppe, civile, ambi nati e domiciliati a Padova che meco colle Parti si firmarono:

ANTONIO DOZZI fu Gio. Batta, Membro del Comitato permanente interprovinciale.

LORO GIO. BATTA fu Antonio, Membro del Comitato interprovinciale.

AGOSTINO dott. SINIGAGLIA, Direttore della Cassa di Risparmio in Padova.

GIOVANNI MALUTA, Consigliere d' amministrazione della Cassa di Risparmio.

MASO TRIESTE fu Bonajuto Presidente della Banca Mutua Popolare di Padova.

MOISÈ dott. ERRERA fu Abramo, rappresentante la Banca veneta di depositi e conti corr.

VINCENZO CREAZZO fu Arcangelo Consigliere d' amminist. della Banca pop. di Vicenza

NICOLA QUELLINI fu Giuseppe, teste.

PROSDOCIMO BASSI di Lorenzo, teste.

Dott. LUIGI POLLINI fu Cesare, notajo.

N. 1586 *Lib.* 14 *Pubblici*

Registrato a Padova, li 27 *agosto* 1878.

Esatte Lire 104,40 (centoquattro e cent. quaranta).

Il Ricevitore

L. AVONI

Spese dell' atto: Bolli 2 Lire 2,40, Scritt. 2, Repertorio e Archivio 25. Bolli 10 copia reg. 6. Scritt. 10, Tassa registro 104,40, Onorario 500, Accesso 2, Totale L. 651,80.

Dott. L. POLLINI

Al N. 657-1307, *Allegato* A.
N. 1129 di Repertorio. N. 4102 di Registro.

MANDATO

REGNANDO SUA MAESTÀ

UMBERTO PRIMO

per grazia di Dio e volontà della Nazione

Re d'Italia

Anno 1878 (milleottocentosettantaotto), oggi Martedì 6 (sei) Agosto in Padova Città, Via del Santo Monte di Pietà, nel locale a pian terreno ad uso della Direzione della locale Cassa di Risparmio.

Avanti di me Luigi dott. Marcon del fu Parisio, Notaio inscritto al Collegio Notarile in Padova e quì residente, presenti i Testimonii sottoscritti noti ed idonei sigg. Tretti dott. Giuseppe fu dott. Giuseppe, Notaio nato in Adria e domiciliato in Bovolenta e Giuseppe Celin fu Antonio antiquario, nato e domiciliato in Padova, sono comparsi i signori:

Cav. Antonio Emo Capodilista fu Giorgio nella sua qualità di Presidente della Cassa Risparmio in Padova;

Cav. Teobaldo dott. Bellini di Alberto;

Alessandro Romanin-Andreotti fu Vincenzo;

Giovanni Maluta fu Michele;

Cav. Antonio Cardin-Fontana fu Giuseppe; gli ultimi quattro agenti quali Membri del Consiglio d'Amministrazione della Cassa Risparmio in Padova;

Antonio dott. Siniglia fu Felice, agente quale Direttore della suddetta Cassa Risparmio;

Persone tutte nate e domiciliate in Padova a me note.

Premesso che i prenominati sigg. cav. Antonio Emo Capodilista, Teobaldo cav. Bellini, Alessandro Romanin-Andreotti, cav. Antonio Cardin-Fontana e Giovanni Maluta nella loro qualità di Consiglieri di Amministrazione della Cassa Risparmio in Padova furono invitati insieme agli altri Membri del suddetto Consiglio d'Amministrazione alla presente seduta.

Premesso che ad onta che non siano comparsi gli altri Membri, il nnmero dei comparsi basta a rendere legale l'adunanza a termini dello Statuto.

Premesso che nelle sedute del 20 e 27 Luglio p. p. e processi verbali N. 22 e 23 questo Consiglio d'Amministrazione deliberava di entrare in trattative col Comitato permanente del Consorzio Ferroviario Interprovinciale Padova-Vicenza-Treviso per assumere la sottoscrizione di un nuovo prestito per sottoscrizione pubblica al tasso del cento per cento coll'interesse netto del cinque e mezzo per cento che il Consorzio stesso sta per emettere per la somma non maggiore di L. 5,500,000 (cinque milioni e cinquecentomille).

Premesso che vennero di già intraprese e definite le trattative col Comitato suddetto.

Premesso che questo Consiglio d'Amministrazione intende di dare esecuzione a queste deliberazioni a mezzo del Consigliere sig. Giovanni Maluta e del Direttore sig. dott. Agostino Sinigaglia.

Ciò premesso il Consiglio d'Amministrazione della Cassa di Risparmio in Padova nelle persone dinanzi a me costituite e sopraindicate, ha delegato siccome delega il sig. Consigliere Giovanni Maluta ed il sig. Direttore Agostino dott. Sinigaglia che accettano ogni potestà propria dell'intero Consiglio affine di dare adempimento a tale deliberazione e quindi imparte ai prefati Signori Consigliere Giovanni Maluta e dott. Sinigaglia Agostino Direttore ogni facoltà onde possano stipulare col Comi-

mitato permanente del Consorzio Ferroviario Interprovinciale Padova-Vicenza-Treviso il contratto relativo al prestito interprovinciale enunciato nelle premesse.

Li autorizzano in pari tempo a firmare il Contratto per associarsi nell' operazione stessa ad altri Istituti di credito d' ineccezionabile rispettabilità e solidità anche con vincolo solidale, con facoltà di assumere quella parte di prestito che crederanno; di costituire un Comitato esecutivo ai riguardi del prestito stesso; di eleggere domicilio e di accordare compartecipazione, e di dedurre qualsiasi altro patto giusta loro scienza e coscienza.

L' atto presente venne tutto scritto da me in queste quattro facciate, cerziorate le Parti della importanza ed efficacia legale dello stesso, ch' esse dichiarano pienamente conforme alla loro volontà.

Fatto, letto e pubblicato a chiara ed intelligibile voce e celebrato in Padova nella via e locale suindicati, presenti i sullodati testi noti, idonei, i quali meco colle parti a me pur note si firmano.

Antonio Emo Capodilista
Cellini dott. Teobaldo
Alessandro Romanin-Andreotti
Antonio Cardin-Fontana
Giovanni Maluta fu Michele
Agostino dott. Sinigaglia *Direttore*
Giuseppe dott. Tretti fu dott. Giuseppe *testimonio*
Giuseppe Celin fu Antonio *testimonio*
Luigi dott. Marcon del fu Parisio Notaro in Padova.

N. 1452 Reg. 14 Pubblici.

Reg. *a Padova* 7 *Agosto* 1878.

Esatte L. 3,60.

Il Ricevitore
L. AVONI

N. 4103.

Attesto del fatto istromento in bollo da L. 1,20 in atti miei al N. 1129, registrato il 7 Agosto 1878 al Numero 1452 colla tassa di L. 3,60, e in fede appongo il segno del mio Tabellionato e la mia firma a questa copia trascritta, collazionata ed autenticata da me, rilasciata oggi stesso 7 Agosto 1878 ai sigg. Giovanni Maluta ed Agostino dott. Sinigaglia in Padova.

Luigi dott. Marcon del fu Parisio Notaio in Padova.

Al N. 657-1307. All. B.
N. di Rep. Not. 17882-453.

REGNO D' ITALIA
REGNANDO SUA MAESTÀ
UMBERTO PRIMO
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D' ITALIA

Venezia, questo giorno di Martedì 6 (sei) Agosto 1878 (milleottocentosettantaotto).

Nella residenza della Banca Veneta di depositi e conti correnti situata in parrocchia S. Marco, calle del Cappello all' anagrafico N. 176 nella sala della Direzione.

Avanti di me Carlo dott. Gualandra del fu Paolo notaio residente in Venezia ed inscritto presso il Consiglio Notarile del Distretto di Venezia ed alla presenza dei sigg. Antonio Cavazzin fu Gio. Batta impiegato presso la Banca Veneta di depositi e conti correnti, nato a Cona

e domiciliato a Venezia, e Giuseppe Dell' Angelo fu Gio. Batta custode della suddetta Banca Veneta di depositi e conti correnti, nato a S. Leonardo di Campagna e quí domiciliato, comparvero i Signori:

Giuseppe Suppiej del fu Bortolo nato e domiciliato a Venezia, quale Membro del Consiglio d' amministrazione della Banca Veneta di depositi e conti correnti in Padova, avente sede anche in Venezia;

Cav. Luigi Ivancich del fu Antonio Luigi possidente, quale Membro del Consiglio d'amministrazione della Banca suddetta, nato e domiciliato in Venezia.

Comparenti che io Notaio conosco personalmente, i quali nella suddetta loro qualità mi richiesero di ricevere ne' miei atti il seguente :

Mandato per Brevetto

Col quale nominano ed instituiscono in procuratore di essa Banca Veneta di depositi e conti correnti il signor cav. Moisè dott. Errera del fu Abramo, ed in caso di sua assenza sostituiscono il sig. cav. Carlo Moschini del fu Marc'Antonio Vice-presidente della Banca suddetta, per stipulare anche in concorso di altri Istituti di credito un contratto per assunzione del prestito di L. 5,250,000 (cinque milioni duecentocinquantamille) al valor nominale che il Consorzio Ferroviario Interprovinciale Padova-Treviso-Vicenza sta per emettere per la costruzione, armamento ed esercizio delle sue linee ferroviarie fino alla concorrenza del valore per cui stimeranno opportuno di sottoscrivere, nonchè di assumere anche in concorso di altri Istituti il ricevimento delle sottoscrizioni e dei versamenti del prestito medesimo, l' emissione dei titoli interinali e definitivi a nome e per conto del Consorzio, nonchè le altre operazioni che troveranno opportuno di assumere, ed a tale effetto gli si dà inoltre fa

coltà di costituire un Comitato esecutivo con poteri anche inappellabili rappresentante nei riguardi del prestito stesso gl' Istituti di credito da consociarsi, di eleggere domicilio, di pattuire corrispettivi nella misura che crederanno, di concedere compartecipazione, di stipulare anche con vincolo di solidarietà passiva, nonchè di dedurre tutti quegli altri patti e condizioni che giudicheranno opportuno con pieni poteri e col solo limite della loro scienza e coscienza.

Tanto i mandanti hanno dedotto.

Io Notaro, presenti i testimonii, ho data lettura ai Comparenti di questo atto, che dichiarano di confermarlo e così pubblicato viene firmato dai comparenti, dai testimonii e da me Notaio.

Questo atto fu tutto scritto da persona di mia fiducia su questo foglio per facciate tre, questa compresa, e lo rilascio in originale per brevetto, munito del mio sigillo notarile.

Giuseppe Suppiej fu Bartolomeo.

Luigi Jvancich fu Antonio Luigi, Membro del Consiglio d' amministrazione della Banca Veneta.

Giuseppe Dell' Angelo fu Gio. Batta, testimonio.

Antonio Cavazzin del fu Gio. Batta, testimonio.

Carlo dott. Gualandra del fu Paolo notaio residente in Venezia.

Foglio e scritturazione . . . . ,	L. 3,40
Tassa Archivio e repertorio . . .	» 1,25
Onorario	» 5,00
Marca Tribunale e Visto	» 1,00
Totale . .	L. 10,65

Carlo dott. Gualandra Notajo.

Visto, pell' autenticità della soprascritta firma del sig. Cav. Carlo dott. Gualandra Notaio qui residente.

Dalla Presidenza del R. Tribunale Civile e Correzionale di Venezia, oggi 6 Agosto 1878.

Il Presidente
MERATI

Fumato *V. C.*

Al N. 657-1307. Allegato C.

Seduta del Consiglio d' amministrazione della Banca Veneta di depositi e conti correnti del 22 Luglio 1878, alle ore 8 pomeridiane in Venezia.

Presenti i Signori Consiglieri:

S. G. il Principe Giovanelli Presidente.
Cav. Carlo Moschini Vice Presidente.
Cav. Giacobbe Trieste id. id.
Cav. Moisè dott. Errera.
Henry Gilbert Neville.
Co. Pier Luigi Bembo.
Cav. Luigi Ivancich.
Cav. Emilio Parente.
Cav. Paolo Rocchetti.
Co. Felice Miari.
M. dott. Romanin Jacur.
Angelo Errera.
Giuseppe Suppiej.
Co. Pier Girolamo Venier.
Cav. dott. Eugenio Forti Segretario.
Avv. Giacomo Levi Civita Censore.
Giacomo Moschini id.
Cav. Samuele Scandiani id.

Omissis

Data lettura della lettera della Cassa di risparmio di

Padova 20 Luglio corrente con cui la Banca Veneta è invitata a pronunciarsi se vuol prendere in considerazione una proposta di prestito che il Comitato permanente del Consorzio Interprovinciale Padova-Vicenza-Treviso ha diretto alla Cassa stessa;

Omissis

1. Presentata dalla Presidenza la proposta di massima di concorrere al prestito interprovinciale del Consorzio Ferroviario Padova-Vicenza-Treviso, di circa 5 milioni e mezzo di lire tanto da sè sola, quanto in unione ad altri stabilimenti o case bancarie, o per assumere la emissione per la pubblica sottoscrizione, il Consiglio approva ad unanimità.

Omissis discussione

2. La Presidenza sottopone la seguente proposta di nominare una Commissione di tre Consiglieri assistita dal Direttore della Banca con pieni poteri di trattare col Comitato permanente del Consorzio Ferroviario predetto e conchiudere l'assunzione totale o parziale del prestito in discorso, o l'incarico di aprire presso la Banca e in unione ad altri stabilimenti per conto del Consorzio la pubblica sottoscrizione, stabilendo una partecipazione a favore della Banca stessa, e fissando in ogni modo le condizioni pel migliore esito dell'affare.

Approvata ad unanimità.

Passati alla nomina della Commissione risultarono eletti i Signori:

Cavaliere Carlo Moschini fu Marc' Antonio
Cavaliere Dottor Moisè Errera fu Abramo
Forti Dottor Cavaliere Eugenio fu Israel
Assistiti dal Direttore.

N. 454 di Registro.

In conformità alla corrispondente parte dell'originale esibitomi alla Banca di Credito Veneto rilascio il presente estratto munito del mio sigillo Notarile.

Venezia, li 6 sei Agosto 1878 milleottocentosettantaotto

Carlo Dottor Gualandra del fu Paolo, Notaio residente in Venezia

Carta e scritturazione	. . .	L. 2.20
Tassa repertorio e marca	. . .	» 2.20
Onorario	. . . . .	» 3,—
Marca e visto Tribunale	. . .	» 1.—
Totale	.	L. 8.40

Carlo Dottor Gualandra Notaio

Visto pell'autenticità della soprascritta firma del Signor Cav. Carlo Dottor Gualandra, Notaio quì residente.

Dalla Presidenza del R. Tribunale Civile e Correzionale

Venezia, 6 Agosto 1878.

Il Presidente

MERATI

Fumato *V. C.*

Al N. 657-1307. Allegato D.

Padova, 6 *maggio* 1878.

Processo Verbale di seduta del Consiglio d'Amministrazione della Banca Mutua Popolare di Padova

Presidenza

Signor Trieste Cavaliere Maso

Presenti Consiglieri Signori:

Ongaro Bernardino
Toffolati Giuseppe
Maluta Giovanni
Poggiana Avvocato Giuseppe
Fusari Dottor Nicola

La seduta viene aperta colla lettura ed approvazione del Verbale 22 Luglio p. p. N. 350.

Il Presidente informa che nelle varie sedute tenute dalla Commissione col Comitato Ferroviario ha, in forza dei pieni poteri accordatigli col Verbale 22 Luglio p. p. N. 350, stabilita ogni cosa riguardo al secondo prestito del Consorzio Ferroviario Interprovinciale Padova-Vicenza-Treviso;

Che peraltro non potendo aver luogo fino domani la stipulazione del relativo Contratto, tutti gl' interessati presero impegno sulla parola d'onore di non comunicare a chicchessia le condizioni.

Deve quindi limitarsi a riferire:

Che gli Istituti interessati saranno soltanto la locale Cassa di Risparmio, la Banca Veneta di Depositi e Conti

Correnti, la Banca Popolare di Vicenza e la Banca Mutua Popolare di Padova;

Che i detti Istituti si assumono solidariamente gl' impegni assegnati;

Che gl' impegni assunti cessano col terminare dei versamenti e che col rilascio dei Certificati definitivi cessa qualunque servizio delle Banche;

Che finalmente il Prestito viene emesso per nome e conto del Consorzio e che la Banca parteciperà nella quota fissa assegnata agl' Istituti alle condizioni di qualsiasi soscrittore e senza nessun privilegio.

Prega quindi che dovendo aver luogo domani la stipulazione del Contratto, il Consiglio voglia a termini dell' articolo 41 *a* dello Statuto Sociale, nominare all' uopo un suo speciale Procuratore. Lo stesso Preside dichiara di astenersi dalla votazione.

In seguito a ciò viene presa la seguente deliberazione;

Il Consiglio

d' Amministrazione della Banca Mutua Popolare di Padova a termini dell' articolo 41 *a* dello Statuto Sociale nomina a suo Procuratore il Presidente Signor Trieste Cavaliere Maso, affinchè possa stipulare col Comitato Permanente del Consorzio Ferroviario Padova-Treviso-Vicenza il Contratto relativo al secondo Prestito Interprovinciale come da invito verbale del Comitato stesso.

L' autorizza in pari tempo a firmare anche il Contratto per associarsi nell' operazione stessa agli altri Istituti di credito, di cui partecipò i nomi, anche con vincolo solidale e con facoltà di assumere quella parte di prestito che crederà; di costituire un Comitato esecutivo ai riguardi del Prestito stesso; di eleggere domicilii e di accordare compartecipazioni e di dedurre qualsiasi altro patto giusta sua scienza e coscienza.

Letto ed approvato in seduta stante di questo dì, sei Agosto milleottocentosettantaotto.

Maluta Giovanni Consigliere di Amministrazione della Banca Mutua.

Fusari Dottor Nicolò Consigliere della Banca Mutua Popolare di Padova.

Giuseppe Poggiana Consigliere d'Amministrazione.

Toffolati Giuseppe Consigliere della Banca Mutua.

Bernardino Ongaro Consigliere d' Amministrazione.

N. 1451 Lib. 14 Pubblici.
Reg. a Padova il 7 agosto 1878.
Esatte lire 3 e cent. 60.

Il Ricevitore
AVONI.

N. 16769 di Registro.

Padova, questo giorno 6 agosto 1878.

Certifico io Notaio che la premessa copia collazionata è perfettamente conforme all' originale Processo Verbale di seduta steso sopra foglio da lire una, esibitomi pel confronto dal Sig. Direttore della Banca Mutua Popolare di Padova e restituito.

E per fede appongo il mio Tabellionato e mi sottoscrivo.

Luigi dott. Rasi fu Domenico *Notaio in Padova.*

Bolli e copia L. 4,40 - Repertorio ed Archivio 0,75 - Registro 1,20, Diritto 2, Totale L. 8,35.

L. RASI

Al N. 657-1307. Allegato E.

Secondo Prestito

del Consorzio ferroviario delle tre Provincie di Padova-Treviso-Vicenza, autorizzato con Decreto Reale 27 agosto 1874 N. 2116, Serie 2. per la costruzione delle ferrovie Padova-Bassano, Treviso-Vicenza.

Sottoscrizione pubblica

a N. 2750 obbligazioni da L. 1000 cadauna, avendo assunto per conto proprio la Cassa di Risparmio di Padova, la Banca Veneta di Depositi e Conti Correnti, la Banca Popolare di Vicenza e la Banca Mutua Popolare di Padova le altre

» 2500 . . . . . formanti assieme

N. 5250 obbligazioni.

Ogni obbligazione di nominali lire 1000, viene emessa alla pari, rimborsata al valor nominale e frutta annue lire 55 (5,50 0[0) da pagarsi in lire 27,50 ogni semestre, il 1. aprile e 1. ottobre d'ogni anno, e decorribili dal 1. aprile 1879.

Il pagamento degl' interessi come pure dei rimborsi è garantito ai possessori netto di Ricchezza Mobile e di qualunque siasi altra tassa presente od avvenire.

Rimborso

Le N. 5250 obbligazioni saranno rimborsate alla pari

lire 1000 entro anni 40, mediante estrazioni annuali da eseguirsi giusta la tabella in calce del presente.

Le estrazioni saranno fatte nella sede del Comitato attualmente in Vicenza in pubblica seduta del Comitato Permanente del Consorzio ferroviario Padova-Treviso-Vicenza al 1. ottobre d'ogni anno, e saranno rimborsate al 1. aprile dell'anno successivo.

La prima estrazione avrà luogo il 1. ottobre 1879.

I numeri delle obbligazioni estratte saranno pubblicati nella Gazzetta Ufficiale del Regno, nonchè in uno dei Giornali di Venezia, di Padova, di Treviso e di Vicenza.

Il pagamento tanto degl'interessi che dei rimborsi sarà fatto a Venezia, Padova, Treviso e Vicenza.

Nella Gazzetta Ufficiale del Regno e nei suddetti Giornali di Venezia, Padova, Treviso e Vicenza saranno indicate le Ditte incaricate del pagamento dei coupons e delle obbligazioni estratte.

Le 5250 obbligazioni garantite solidariamente dalle tre Provincie di Padova, Treviso e Vicenza riunite in Consorzio saranno emesse dal Comitato Permanente del Consorzio medesimo.

La sottoscrizione pubblica alle N. 2750 obbligazioni sarà aperta dal 20 al 30 agosto corrente. Sarà chiusa anche prima, appena la somma sia interamente coperta.

In caso di riduzione, questa rifletterà soltanto le sottoscrizioni dal giorno della chiusura.

Il risultato della sottoscrizione e del riparto sarà fatto conoscere mediante pubblicazione nei Giornali di Venezia, Padova, Treviso, Vicenza e presso le Ditte incaricate della sottoscrizione, e col giorno successivo si verificherà la restituzione delle somme, che giusta la riduzione stessa risultassero versate in più.

Le obbligazioni potranno essere sempre convertite da titoli al portatore a nominativi e viceversa a richiesta del possessore nei modi e termini di Legge.

I versamenti dell' importo di emissione di it. L. 1000 dovranno effettuarsi con L. 50 alla sottoscrizione
» 50 al riparto
» 100 dal 25 al 30 settembre
» 150 dal 25 al 31 ottobre
» 150 dal 25 al 30 novembre
» 150 dal 25 al 31 gennaio
» 150 dal 25 al 28 febbraio
L. 185 dal 25 al 31 marzo che unite alle 15 interessi da abbuonarsi, formano assieme L. 200

L. 1000

Il versamento di L. 50 alla sottoscrizione potrà esser fatto in rendita dello Stato 5 0[0 da valutarsi ad italiane lire 80, ogni lire 5 di rendita, godimento 1. luglio p. p. oppure con obbligazioni del Primo Prestito Interprovinciale da valutarsi in lire 96 0[0 parimenti godimento 1. luglio p. p.

All' atto del riparto dovranno essere ritirati i detti titoli e versate lire 100 ogni obbligazione spettante al sottoscrittore.

Tutti i versamenti dovranno esser fatti presso la Ditta ove fu fatta la sottoscrizione.

Ove i versamenti fossero ritardati, il sottoscrittore moroso dovrà corrispondere l' interesse del 2 0[0 sopra il tasso dello sconto della Banca Nazionale in ragione di anno, a vantaggio del Consorzio.

Il sottoscrittore che entro tre mesi dalla scadenza fissata pei singoli versamenti non l' abbia per intero effettuato, perde i versamenti già fatti, che resteranno a vantaggio del Consorzio, salvo nel Consorzio stesso il diritto di far vendere un duplicato dei titoli rilasciati per mezzo di un Agente di cambio e senza altra formalità e salvo gli ulteriori diritti verso il sottoscrittore.

Chi volesse anticipare i versamenti potrà farlo verso l' abbuono del 4 0[0 in ragione di anno.

La sottoscrizione pubblica alle 2750 obbligazioni viene aperta: In Venezia presso la Banca Veneta di Depositi e Conti Correnti, sede di Venezia.

In Padova presso la Banca Veneta di Depositi e Conti Correnti sede di Padova, e presso la Banca Mutua Popolare di Padova.

A Treviso presso il sig. Ing. Carlo Liberali.

A Vicenza presso la Banca Popolare di Vicenza.

A Verona presso la Cassa di Risparmio di Verona.

Le quali rilascieranno all' atto delle sottoscrizioni le ricevute provvisorie, al riparto i titoli interinali, e consegneranno i definitivi in nome e per conto del Consorzio ferroviario Padova-Treviso-Vicenza.

Il Comitato permanente del Consorzio
A. Dozzi - Loro Gio. Batta.

PIANO D' AMMORTIZZAZIONE

di it. lire 5.250,000 in numero 5250 obbligazioni da lire it. 1000, fruttanti italiane lire 55 di interessi annui cadauna, rimborsabili in 40 anni per estrazione come dalla seguente tabella:

Prospetto del Prestito

Annualità	Interessi Lire	RIMBORSO		Totale in Lire
		Obblig. Num.	Somma in Lire	
1879,80	288750	36	36000	324750
1880,81	286770	38	38000	324770
1881,82	284680	40	40000	324680
1882,83	282480	43	43000	325480
1883,84	280115	45	45000	325115
Da Rip. L.	1422795	202	202000	1624795

Annualità	Interessi Lire	RIMBORSO		Totale in Lire
		Obblig. Num.	Somma in Lire	
Riporto L.	1422795	202	202000	1624795
1884,85	277640	48	48000	325640
1885,86	275000	51	51000	326000
1886,87	272195	70	70000	342195
1887,88	268345	80	80000	348345
1888,89	263945	30	30000	293945
1889,90	262295	34	34000	296295
1890,91	260425	69	69000	329425
1891,92	256630	73	73000	329630
1892,93	252615	77	77000	329615
1893,94	248380	82	82000	330380
1894,95	243870	87	87000	330870
1895,96	239085	92	92000	331085
1896,97	234025	97	97000	331025
1897,98	228690	102	102000	330690
1898,99	223080	120	120000	343080
1899,1900	216480	125	125000	341480
1900,1901	209605	121	121000	330605
1901,02	202950	128	128000	330950
1902,03	195910	135	135000	330910
1903,04	188485	144	144000	332485
1904,05	180565	152	152000	332565
1905,06	172205	160	160000	332205
1906,07	163405	170	170000	333405
1907,08	154055	180	180000	334055
1808,09	144155	190	190000	334155
1909,10	133705	200	200000	333705
1910,11	122705	212	212000	334705
1911,12	111045	220	220000	331045
1912,13	98945	257	257000	355945
1013,14	84810	257	257000	341810
1914,15	70675	257	257000	327675
1915,16	56540	257	257000	313540
1916,17	42405	257	257000	299405
1917,18	28270	257	257000	285270
1918,19	14135	257	257000	271135
L.	7820065	5250	5250000	13070065

Banca Popolare in Vicenza

PROCESSO VERBALE

Seduta 9 *Agosto* 1878

Presenti li Signori :

E. Dott. Cav. Lodi Presidente.

Guido Cav. Piovene Vice-Presidente - V. Creazzo - P. Meneghini - G. Burato - Filippo Dalla Pozza e A. Ballestra, Consiglieri.

F. Pischiutta Direttore.

Preso atto delle pratiche già iniziate e concertate per la costituzione d'un Consorzio Bancario composto della Banca Veneta e Mutua Popolare di Padova, della Cassa di Risparmio di Padova e di questa Banca Popolare per l'assunzione del Prestito Interprovinciale di 5 milioni e 250 mille lire;

Visto il contratto relativo stipulato fra i Rappresentanti del Consorzio bancario ed i Membri del Comitato ferroviario Interprovinciale;

Considerato che nell'altro contratto regolante i rapporti fra le Banche consociate, e già approvato dai rispettivi rappresentanti, questa Banca Popolare nell'operazione del Prestito entrerebbe colla caratura del 15 0[0;

Visto in fine che nell'obbligo di partecipare per conto proprio all'operazione del Prestito gl'Istituti complessivamente si obbligarono per 2 milioni e mezzo e che a questa Banca verrebbe assegnata la quota di L. 160 mila;

Il Consiglio d'Amministrazione passa all'approvazione e ratifica dei suddetti contratti e delibera di confermare siccome conferma a legali rappresentanti presso il Consorzio bancario li signori Lodi Dott. Cav. Emanuele e Vincenzo Creazzo, il primo Presidente, il secondo Consigliere di questa Banca, e ciò per le ulteriori pratiche e trattazione

di quanto ha riferimento alla gestione amministrativa di detto Prestito.

La suddetta Rappresentanza viene conferita per l'intera durata del Consorzio, ritenuto poi che essa avrà effetto legale istessamente nei riguardi della Banca mandante, qualora alle sedute ed alla firma degli atti del Consorzio intervenisse anche uno solo dei due titolari sopra designati.

Letto, firmato con avvertenza che i due contratti sopracitati furono tutti e due stipulati in atti del Notaio Cav. Luigi Pollini di Padova nel giorno 7 corrente ai N. 657-1307 e 658-1308 di suo repertorio.

E. Lodi - G. Piovene - V. Creazzo - P. Meneghini - G. Burato - F. Dalla Pozza - A. Balestra - F. Pischiutta.

N. 4768 Reg.

Copia autentica per altrui mano trascritta in conformità all'originale Processo Verbale 9 corrente di questa Banca Popolare, offertomi ad ispezione, esistente nei suoi atti d'ufficio.

Ed in fede la rilascio questo giorno 10 agosto 1878.

Antonio dott. **Marotti** fu Giuseppe notaio inscritto presso il Consiglio Notarile di Vicenza e quì residente.

UMBERTO PRIMO

per grazia di Dio e volontà della Nazione

Re d'Italia

« Comandiamo a tutti gli uscieri che ne siano ri-
« chiesti, ed a chiunque spetti di mettere ad esecuzione
« la presente, al Ministero pubblico di darvi assistenza,
« a tutti i comandanti ed ufficiali della forza pubblica di
« concorrervi con essa, quando ne siano legalmente ri-
« chiesti. »

La copia premessa da altri trascritta e da me colla zionata, concorda coll' originale matrice ed insertivi allegati A. B. C. D. E. d' onde fu tratta, i di cui fogli interni sono muniti delle prescritte firme, e la rilascio al sig. Commendatore Avvocato Antonio Dott. Dozzi fu Gio. Batta di quì nella sua qualità di Membro del Comitato permanente del Consorzio Ferroviario Interprovinciale Padova - Treviso - Vicenza.

In fede

Padova, 14 *Settembre* 1878

Dott. Luigi Pollini fu Cesare, Notaio

N. 1722 (Serie 2.)

Regio Decreto *col quale è approvata la Convenzione per la concessione della ferrovia da Vicenza per Thiene a Schio.*

31 ottobre 1873

VITTORIO EMANUELE II

per grazia di Dio e volontà della Nazione

Re d'Italia

Vista la Convenzione sottoscritta, in data 7 giugno 1873, dai Ministri delle Finanze e dei Lavori Pubblici per l'Amministrazione dello Stato, e dai signori Commendatore Fedele Lampertico, Cavaliere Sebastiano Tessari e Dottor Antonio Toaldi per la Provincia di Vicenza, per la concessione a detta Provincia della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Vicenza a Thiene e Schio;

Vista la Legge 20 giugno 1873, n. 1475 (Serie 2), colla quale è data facoltà al Governo d'accordare concessioni di determinate linee di strada ferrata sotto le condizioni ed entro i limiti contemplati dalla Legge stessa;

Ritenuto che la Società delle strade ferrate dell'Alta Italia, con deliberazione del suo Consiglio d'Amministrazione 11 settembre prossimo passato, ha rinunziato al diritto di prelazione ad essa attribuito dall'art. 37 del Capitolato annesso alla Convenzione 30 giugno 1864, approvata con Legge 14 maggio 1865, n. 2279 (Allegato *C*), nonchè

dall' art. 5 della Convenzione 5 luglio 1870, approvata con Legge 28 agosto stesso anno, numero 5857 (Allegato n. 2);

Ritenuto che il Consiglio provinciale di Vicenza, con deliberazione del 20 agosto ultimo scorso, ha proceduto alla nomina dei membri componenti il Comitato permanente della ferrovia, a norma e per gli effetti degli art. 8 e 9 della suddetta Legge 29 giugno 1873;

Sentito il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici ed il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta dei Nostri Ministri Segretari di Stato per le Finanze e per i Lavori Pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico

È approvata la suddetta Convenzione 7 giugno 1873, pel la concessione alla Provincia di Vicenza d' una strada ferrata da Vicenza a Thiene e Schio.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno d' Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Firenze, addì 31 *ottobre* 1873.

VITTORIO EMANUELE

Registrato alla Corte dei conti
addì 20 *novembre* 1873.
Vol. 72, Atti del Governo a c. 61.
AYRES

(*Luogo del sigillo*)
V. Il Guardasigilli
VIGLIANI

M. MINGHETTI
SPAVENTA

CONVENZIONE

per la costruzione e per l'esercizio della strada ferrata

da Vicenza a Thiene e Schio

Fra S. E. il Commendatore Quintino Sella, Ministro delle Finanze, e S. E. il Commendatore Giuseppe Devincenzi, Ministro dei Lavori Pubblici, per conto dell'Amministrazione dello Stato, da una parte, e la Provincia di Vicenza, rappresentata dai signori Commendatore Fedele Lampertico, Cavaliere Sebastiano Tessari e Dottor Antonio Toaldi, come da deliberazione del Consiglio provinciale del 29 novembre 1872, allegata per atto al presente Contratto sotto il n. 1, dall' altra parte, fu convenuto quanto segue:

Art. 1. Il Governo concede alla Provincia di Vicenza la costruzione e l' esercizio d' nna strada ferrata da Vicenza a Thiene e Schio a tutte spese, rischio e pericolo della Provincia stessa, sotto l' osservanza delle condizioni della presente Convenzione e Capitolato qui annesso sotto il n. 2.

Art. 2. Il Concessionario sarà tenuto di accordare al Governo, od a Società che fossero autorizzate a costrurre e ad esercitare altre linee, l'uso delle stazioni o dei tronchi parziali di linee, che potessero rendersi comuni alle nuove linee, salvo i compensi e sotto le condizioni che verranno d' accordo convenuti, o in caso di dissenso stabiliti da arbitri.

Art. 3. Il Governo accorda per la concessione di questa linea un sussidio annuo di lire mille per chilometro e per la durata di trentacinque anni decorrendi dall' apertura allo esercizio regolarmente autorizzato dei sin-

goli tronchi della ferrovia, giusta l'articolo trentesimo del Capitolato.

Non è accordato verun sussidio pel tronco di uso comune appartenente alla rete delle ferrovie dell'Alta Italia già costruito. Pel tratto comune colla linea Vicenza-Treviso, il sussidio di lire mille al chilometro sarà ridotto a lire cinquecento al chilometro, dalla apertura all'esercizio del corrispondente tronco di detta linea e per la durata prevista al § 1. del presente articolo. In vista del risparmio di spesa che colla costruzione della ferrovia Vicenza-Schio verrà al Governo dal passaggio a carico della Provincia della strada nazionale di Vallarsa, è accordato inoltre alla Provincia concessionaria e per lo stesso periodo di tempo un sussidio di lire diciottomila duecento (L. 18,200), a partire dal giorno dell'effettivo cambiamento di classe della strada medesima.

Art. 4. Verificandosi il càso di applicare gli articoli 252, 254, 270 e 284 della legge 20 marzo 1865, l'atto di compromesso stabilirà il procedimento ed i termini che dovranno osservarsi dagli arbitri.

Art. 5. In conto del deposito definitivo previsto dall'art. 2 del Capitolato ed a titolo di deposito provvisorio per gli effetti dell'art. 247 della legge sui lavori pubblici, è stato dal Concessionario eseguito il deposito di lire trentacinquemila di capitale effettivo mediante otto titoli consolidato cinque per cento al portatore, della complessiva rendita di lire duemila cinquecento, come risulta dal verbale redattosi presso la Prefettura di Vicenza il 31 maggio prossimo passato.

Art. 6. La presente Convenzione sarà risoluta, ove la Società dell'Alta Italia, che verrà dal Ministero interpellata, eserciti il diritto di prelazione che le possa competere a termini degli atti di sua concessione.

Art. 7. Il Governo si riserva di presentare al Parlamento, ove occorra, o di approvare per Decreto Reale

la presente Convenzione ed annesso Capitolato, dopochè questi siano stati ratificati da apposita deliberazione del Consiglio provinciale di Vicenza.

Fatto a Roma, in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, oggi 7 del mese di giugno 1873.

Il Ministro delle Finanze
QUINTINO SELLA

Il Ministro dei Lavori Pubblici
G. DEVINCENZI

La Commissione provinciale di Vicenza Concessionaria

Lampertico, Tessari, Toaldi
Broglio *teste*
Fogazzaro *id.*
Pasini *id.*
A. Verardi *Capo Sezione*

Registrato a Roma, addì 5 dicembre 1873 al vol. 14, N. 5217, Atti pubblici. — Esatto lire 1 e cent. 5.

Il Ricevitore
MAFFEI

Inserzione n. 1.

DELIBERAZIONE

presa dal Consiglio provinciale di Vicenza nel giorno 29 novembre 1872 relativamente alle strade ferrate.

Art. 1. Le tre Provincie di Padova, Treviso e Vicenza riunisconsi in Consorzio per la costruzione ed esercizio delle ferrovie Padova - Bassano e Vicenza - Treviso, colla divisione della spesa e degli utili, giusta il riparto per

terzo stabilito a Padova il giorno 23 agosto 1872, o giusta il riparto conchiuso a Vicenza il giorno 30 agosto 1871, colle dichiarazioni concordate a Padova il 21 ottobre prossimo passato, o finalmente giusta la proposta fatta dalla Commissione ferroviaria di Padova nella riunione di Treviso 14 ottobre prossimo passato, formulata poscia nel convegno di Padova del ventuno ottobre, a seconda che delibererà il Consiglio provinciale di Padova.

Art. 2. Qualora dalla Provincia di Padova venisse proposta la deviazione per Camposampiero a Cittadella, le Commissioni di Vicenza e Treviso sono autorizzate di accettarla, semprechè però non ne derivi perdita di tempo, e che il riparto della spesa abbia in questo caso a seguire giusta il suindicato convegno di Vicenza 30 agosto 1871.

In caso diverso vengono autorizzate le dette Commissioni a tutte le pratiche occorrenti per la attuazione della sola linea Treviso-Vicenza.

Art. 3. Il Consorzio delle tre Provincie accetta il preliminare firmato fra le Commissioni ferroviarie e le Società costruttrici Veneta e Milanese del giorno sette corrente novembre, così per la costruzione che per l'esercizio delle due linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, ritenuta congrua garanzia anche per l'esercizio.

Art. 4. Il Consorzio delle Provincie per la spesa occorrente contrarrà un prestito di cui si riserva deliberare la forma e le condizioni. Tale prestito non eccederà la somma di lire otto milioni per la costruzione delle due linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, salvo quell'eventuale aumento che importasse la deviazione per Camposampiero; il quale aumento dovrà restare ad esclusivo carico della Provincia di Padova.

Qualora si procedesse all'esecuzione della sola linea Vicenza-Treviso, il prestito sarà limitato a quattro milioni e mezzo, ed il riparto seguirà anche in questo caso secondo il convegno trenta agosto mille ottocento settantuno.

Art. 5. Il servizio degli interessi ed ammortizzazione del prestito sarà fatto cogli utili dell' esercizio e colla garanzia delle Provincie e dei Comuni interessati, che suppliranno del proprio in proporzione delle rispettive assegnazioni alla eventuale deficienza. Le Commissioni sono incaricate di accettare le garanzie già votate dai Comuni, e di provocare le altre che fossero necessarie.

Il Consiglio provinciale di Vicenza concorre in questa garanzia per una somma non maggiore di lire novantunmila per la sola linea Vicenza-Treviso, e con quella di lire centodiecimila per entrambe le linee, ritenuto però che tali garanzie non dovranno avere una durata maggiore di anni quaranta, e che verso i terzi assuntori e portatori del prestito le Provincie consorziate garantiscono anche pei Comuni obbligati.

Art. 6. Pel caso che qualche Comune si rifiutasse ad un congruo concorso, le Commissioni sono autorizzate ad adottare quelle misure di Legge e di economia che credessero opportune tanto nella classe delle stazioni, quanto per la forma ed ubicazione.

Art. 7. In proporzione delle garanzie assunte si intenderà divisa fra le Provincie ed i Comuni, così la proprietà delle ferrovie, come la compartecipazione degli utili relativi. Il loro titolo sarà trasmissibile come qualunque altro titolo, salvi gli effetti di Legge.

Art. 8. I Consigli provinciali costituiscono una Commissione composta di nove rappresentanti, tre per Provincia, coll' incarico di domandare la concessione alle tre Provincie delle dette ferrovie, almeno pel periodo di anni novanta, di stipulare col Ministero dei Lavori Pubblici il Capitolato prescritto dalla Legge venti marzo mille ottocento sessantacinque, allegato *F*, convenendo i maggiori possibili vantaggi, sia pel risparmio di spesa che lo Stato consegue per la costruzione delle ferrovie, sia per ogni altro riguardo, e assicurandosi quei sussidii

che il Governo concedesse a ferrovie poste in analoghe condizioni.

Art. 9. Le Commissioni avranno l' incarico di trattare e sottoporre ai Consigli provinciali concrete proposte pel prèstito di cui allo articolo 4.

Art. 10. Il Consorzio delle tre Provincie, o delle due, giusta l' articolo 2, cesserà d' aver vigore se entro l' anno mille ottocento settantatre non sarà accordata la necessaria autorizzazione governativa.

Art. 11. Il Consiglio provinciale di Vicenza accetta l' offerta delle Società Veneta e Milanese, quale risulta dall' accordo di Padova 7 novembre corrente, per la costruzione ed esercizio di una ferrovia Vicenza - Thiene - Schio, e delibera di sostenere le spese mediante un prestito non maggiore di lire duemilioni e mezzo, al cui servizio il Consiglio provinciale concorre con una garanzia di lire 100,000, nelle forme e condizioni come all' art. 5.

La Commissione eletta dal Consiglio è incaricata di dar corso a tutte le pratiche, come vennero di sopra esposte per le ferrovie Padova-Bassano e Vicenza-Treviso.

Infine il Consiglio nominò la propria Commissione, coll' incarico di cui sopra, nelle persone dei signori Commendatore Lampertico Dott. Fedele, Cav. Tessari ingegnere Sebastiano, e Toaldi Dott. Antonio.

Dalla Deputazione provinciale, Vicenza, li 11 dicembre 1872.

Il Segretario capo
REVESE

IL PREFETTO DELLA PROVINCIA DI VICENZA

Veduto il verbale di sessione, 29 novembre 1872, dell' onorevole Consiglio provinciale di Vicenza sulla costruzione ed esercizio delle ferrovie Vicenza - Treviso, Padova - Bassano e Vicenza - Schio;

Veduti gli articoli 5, secondo capoverso, ed 11 della relativa deliberazione, con cui il prefato Consiglio assume di concorrere nella voluta garanzia con la somma di lire 91,000 per la sola linea Vicenza-Treviso, e con quella di lire 110,000 per tutte e due le prime linee, nonchè con lire 100,000, e sì per le une che per le altre per la durata dl anni quaranta;

Veduti gli articoli 138, primo alinea, 192, secondo comma e 194 della vigente legge comunale e provinciale;

Veduto il parere adesivo, in data odierna, pronunciato da questo Consiglio di Prefettura;

DECRETA:

È approvata la deliberazione 29 novembre 1872 del Consiglio provinciale di Vicenza, per ciò che riflette la concorrenza passiva per un quarantennio nella spesa da incontrarsi per la costruzione ed esercizio delle linee ferroviarie Vicenza-Treviso, Padova-Bassano e Vicenza-Schio.

Il presente si manda ad intimare alla onorevole Deputazione provinciale.

Vicenza, addì 30 dicembre 1872.

Il Prefetto
P. MAZZOLENI

Inserzione n. 8.

STRADA FERRATA DA VICENZA A THIENE E SCHIO

CAPITOLATO

per la costruzione e per l'esercizio della strada ferrata Vicenza - Thiene - Schio

---

TITOLO I.

Soggetto della concessione.

Art. 1. La Provincia di Vicenza si obbliga a costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo una strada ferrata che partendo dalla stazione di Vicenza, sulla linea già costrutta dall' Alta Italia, corra per un tratto su detta linea, quindi se ne stacchi e prosegua per Thiene e Schio, secondo il progetto di massima firmato dagli Ingegneri Foffani e Breda, adottando fra Thiene e Schio la variante a linea retta firmata Foffani.

Art. 2. Emanata la legge e resa definitiva la Convenzione per la rinuncia della Società dell' Alta Italia al diritto di prelazione, dovrà il Concessionario, entro un mese dalla partecipazione ufficiale di tale rinuncia, dare una cauzione di lire 280,000 di capitale effettivo, in numerario od in titoli di rendita del Consolidato italiano al valore di Borsa, imputando in essa il deposito fatto in garanzia dell' atto di concessione.

Art. 3. Trascorso il termine prefisso per il deposito della cauzione, senza che questo abbia avuto luogo, s' intenderà avere il Concessionario rinunciato alla concessione, ed il medesimo incorrerà nella perdita del deposito preliminare.

TITOLO II.

Progetto e condizioni di eseguimento.

Art. 4. Il Concessionario dovrà presentare all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici, in duplice esemplare, gli studii particolareggiati di detta linea Vicenza-Thiene-Schio entro mesi tre dalla data della partecipazione ufficiale di che all' articolo 2.

Art. 5. Il progetto particolareggiato, di cui sovra, dovrà comprendere la planimetria generale della strada in scala non minore di 1 a 2000, il profilo longitudinale corrispondente in scala non minore di 1 a 2000 per la distanza, e di 1 a 200 per le altezze, le sezioni traversali nel numero necessario perchè si abbia un'idea esatta della località, i tipi speciali delle opere d'arte e dei ponti che raggiungano od oltrepassino la luce di metri dieci, i tipi delle stazioni, degli scali per le merci e degli altri edifici speciali.

Per le opere secondarie, come ponti, ponticelli aventi luce minore di dieci metri, piccoli sifoni, passaggi a livello, case cantoniere, caselli di guardia, basterà siano presentati moduli normali, secondo le varie grandezze.

Art. 6. Il Concessionario è tenuto a dare principio ai lavori entro un mese dalla data della notificazione dell'approvazione del progetto particolareggiato, e dovrà dare compiuta l'intera linea nel termine di tre anni decorrendi dalla data medesima.

Art. 7. Il Concessionario dovrà prendere colla Società dell' Alta Italia appositi concerti per le condizioni dell' uso comune della stazione di Vicenza, non che di quella del tratto di ferrovia comune con detta Società, giusta le norme stabilite dal paragrafo 6, dell'art. 37 del Capitolato annesso alla Convenzione colla Società dell'Alta Italia 30 giu-

gno 1864, approvata con legge 14 marzo 1865; quale paragrafo sarà applicabile anche nella presente concessione.

Art. 8. Saranno costruite stazioni a Schio, a Thiene, a Dueville e in quegli altri siti che saranno creduti opportuni, da determinarsi dal Ministero dei Lavori Pubblici, sentito il Concessionario.

Art. 9. La stazione di Schio dovrà essere predisposta in modo da poter ricevere un altro binario in aggiunta ai due proposti nel progetto di massima.

Art. 10. La strada sarà costruita ad un solo binario dello scartamento di metri 1,445, coi raddoppiamenti che saranno riconosciuti necessarii nelle stazioni per lo scambio dei convogli ed il pronto, sicuro e completo servizio dei viaggiatori e delle merci.

Art. 11. La strada ferrata, al livello in cui va imposta la massicciata libera, avrà la larghezza di metri cinque e centimetri cinquanta. Quando l'altezza dei rilevati raggiunga o superi metri quattro, la larghezza suaccennata di metri cinque e centimetri cinquanta dovrà portarsi a metri sei, e si adotterà la massicciata incassata; questa dovrà essere rinchiusa fra banchine a parete interna verticale, larga metri tre e quarantacinque centimetri in sommità, e presenterà una larghezza di metri tre e centimetri sessanta per metri zero e centimetri cinquanta d'altezza.

Nelle trincee con massicciata incassata fra muretti, il piano stradale, al livello delle ruotaie, dovrà presentare una larghezza di metri quattro e centimetri cinquanta almeno, compresi i muretti stessi.

Art. 12. Al piede di ogni scarpa delle trincee si escaverà un fosso di scolo della profondità non mai minore di metri zero e centimetri venticinque, e della larghezza in sommità di metri zero e centimetri settantacinque.

Ove le condizioni speciali di sito lo esigessero, una capacità maggiore dovrà essere data a questi fossi di scolo.

Di fossi laterali di scolo sarà pure provveduta la strada ferrata ovunque essa non si elevi sopra la campagna più di metri zero e centimetri sessanta. Questi fossi saranno scavati e formati con pendenze regolari e con dimensioni sufficienti a dare facile scolo a tutte le acque che vi potranno confluire.

In adiacenza al ciglio della scarpa, a monte delle trincee, si scaverà un fosso di guardia.

Art. 13. Le scarpe dei rilevati avranno la normale inclinazione dell'uno di altezza per uno e mezzo di base.

Quelle delle trincee avranno la normale inclinazione dell'uno per uno se in terra, ed un minimo di un decimo di base per uno di altezza se in roccia. Ove la natura franosa della terra lo esiga, la inclinazione delle scarpate nelle trincee dovrà aumentarsi al di sopra del limite fissato.

Se la natura delle terre poste in rilevato fosse tale da non consentire la vegetazione, le scarpate dovranno essere coperte di uno strato di buona terra per la grossezza di metri zero e centimetri dieci almeno, e seminate con erba medica in tutta la loro superficie.

Art. 14. Nei luoghi in cui si avrà terra sovrabbondante, proveniente dagli scavi, sarà la medesima trasportata in rifiuto lateralmente nelle località che verranno perciò riconosciute le più opportune.

Art. 15. Il Concessionario è obbligato a rimuovere a proprie spese tutti i ristagni d'acqua, che in dipendenza della costruzione della ferrovia potessero formarsi a danno della pubblica salute.

Art. 16. La pendenza non dovrà oltrepassare il limite massimo del quindici per mille, e le curve dovranno avere un raggio che non superi i metri cinquecento, e solo sarà ammessa la tolleranza dei raggi fino a quattrocento metri in prossimità delle stazioni.

Art. 17. Per la continuità delle ordinarie comunicazioni intersecate dalla strada ferrata, nei siti in cui la superficie

naturale del terreno od il livello delle strade intersecate hanno rispetto alla ferrovia una differenza di livello più o meno grande, ma non sufficiente perchè convenga praticarvi dei sottovia o dei cavalcavia, sarà concesso lo stabilimento di passaggi a livello, i quali dovranno essere muniti di controrotaie di ferro, di cancelli o di barriere disposte secondo la importanza loro.

Si darà accesso a questi passaggi mediante rampe di inclinazione più o meno dolci, secondo l' importanza delle strade esistenti e previi i necessarii accordi con le Amministrazioni interessate e la relativa autorizzazione nei termini di legge.

Sulle strade d' accesso ai passaggi a livello sulla ferrovia si dovrà lasciare uno spazio (pianerottolo) da una parte e dall' altra delle rotaie perchè i veicoli vi possano ad ogni occorrenza sostare senza difficoltà od incomodo.

Le parti rialzate od abbassate di tali strade saranno coperte di acconci materiali, in conformità dei tronchi contigui delle strade medesime.

Art. 18. Tutte le opere d' arte saranno costrutte in muratura od in ferro, ovvero in parte dell' uno ed in parte dell' altro di detti materiali.

Art. 19. Le case cantoniere, sia che facciano servizio esclusivo, sia che possano conciliarsi col servizio di custodia di un passaggio a livello, dovranno essere in tal numero e così collocate, che la distanza fra due successive non ecceda metri millecinquecento.

Art. 20. La strada ferrata sarà chiusa e separata dalle proprietà limitrofe con siepi d' acacia o di spino bianco, o con muretti a secco dell' altezza non minore di metri uno, o con steccati per tutta la sua lunghezza.

Saranno dai Concessionarii piantati termini divisorii fra la proprietà stradale e quella limitrofa.

Art. 21. La massicciata, composta di ghiaia naturale o di pietrisco mondo di terra della migliore qualità,

avrà in base una larghezza non minore di metri quattro e centimetri sessanta, sarà alta centimetri cinquanta, e disposta colla scarpa dell' uno per uno quando sorge libera sulla piattaforma stradale, cioè senza rinfianchi di banchine.

Art. **22.** L' armamento sarà fatto sopra traversine di legname sano e di essenza forte, a meno che non siano preparate con sostanze conservatrici. La lunghezza di dette traversine non sarà minore di metri due e centimetri sessanta.

Le intermedie potranno essere semicilindriche, colle dimensioni di centimetri venticinque in larghezza e di centimetri dodici e mezzo nel mezzo della sezione.

Quelle che corrispondono al punto d' unione delle rotaie avranno le preindicate dimensioni di larghezza e di altezza, ma quest' ultima sarà uniforme, cioè la sezione di dette traversine sarà rettangolare. La distanza da una traversina all' altra non sarà mai maggiore di metri 0.90 misurata da mezzo a mezzo delle medesime.

Art. 23. Le rotaie saranno di ferro battuto e del sistema *Vignolles*; le medesime non avranno una lunghezza minore di metri quattro e centimetri quaranta, ed un peso minore di chilogrammi trentasei per metro lineare.

In detto peso sarà tollerata una deficienza che non superi il tre per cento, ristrettamente però al decimo della totale provvista.

Le rotaie verranno fissate sulle traversine col mezzo di un sufficiente numero di chiodi di ferro dolce, a testa ripiegata, di buona qualità e bene lavorati, e saranno riunite tra loro col sistema delle sopresse (*éclisses*) strette con quattro chiavarde a vite.

Art. **24.** Gli sviatoi pel passaggio dall' uno all' altro binario dovranno essere costruiti e stabiliti secondo i migliori sistemi adottati.

Art. 25. Le stazioni secondo la maggiore o minore importanza loro, oltre al raddoppio dei binari coi neces-

sari sviatoi, devono essere provvedute delle piattaforme, grue e bilancie, vasche d'acqua per alimentare le caldaie e di quanto possa occorrere per il pubblico servizio delle stazioni medesime. Tutto questo materiale sarà di buona qualità e costrutto secondo i migliori modelli.

Art. 26. Le sale di aspetto saranno mobiliate con comodità e decoro sufficiente e proporzionato alla importanza della stazione.

Le stazioni dovranno sempre, oltre agli altri mobili di ufficio, essere provvedute di un orologio collocato in modo visibile al pubblico.

Art. 27. Si dovrà dal Concessionario stabilire lungo tutta la strada ferrata una linea di telegrafia elettrica per l'esclusivo servizio della strada medesima, secondo il sistema che sarà proposto dal Concessionario ed approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici.

Art. 28. Il Governo farà sorvegliare la buona esecuzione dei lavori per mezzo di un Commissario tecnico. Questa sorveglianza avrà per iscopo di riconoscere per mezzo di ispezioni del Commissario stesso, o di altri Uffiziali d'arte da lui dipendenti, se siano nell'interesse pubblico adempiute le condizioni della Convenzione e del presente Capitolato, e di esigere che il Concessionario non se ne discosti.

Quando nella esecuzione di alcune opere insorgessero differenze fra il Concessionario ed il Commissario governativo, queste saranno deferite al Ministero dei Lavori Pubblici e dal medesimo decise.

Art. 29. La linea potrà essere aperta per singoli tronchi che vengono qui sotto indicati:

Vicenza - Thiene = Thiene - Schio

Art. 30. Il Concessionario prima dell'apertura al pubblico sia dell'intera linea, che di un tronco di essa, come nell'articolo precedente, dovrà avere provveduto ed esi-

stente sul luogo ogni specie di materiale mobile necessario per un completo servizio della strada, così di locomotive che di vagoni per i viaggiatori e per bagagli, vagoni e carri per merci, coperti e scoperti, carri matti o trucchi pel trasporto delle vetture ordinarie, vagoni appositi pel trasporto dei cavalli od altro bestiame grosso e minuto, tanto per il servizio ordinario che per il servizio cumulativo.

Tutto questo materiale dovrà essere di buona qualità e costruito secondo i migliori modelli.

Art. 31. Le vetture di ogni classe per i viaggiatori devono essere coperte. Quelle di 1. e 2. classe saranno chiuse lateralmente da invetriate. Quelle di 3. classe saranno almeno lateralmente munite da cortine di cuoio. Si potranno stabilire vetture miste, i compartimenti delle quali avranno le condizioni delle classi a cui appartengono.

Art. 32. Le caldaie delle locomotive saranno soggette alle prove di resistenza indicate dalle buone regole d'arte.

Art. 33. Il numero delle locomotive e dei veicoli, non che di ogni altra specie di materiale mobile e fisso, di cui dovrà essere provveduta la linea prima di aprirla al pubblico esercizio, dovrà stare in giusta proporzione colla estensione della linea medesima, e col probabile movimento massimo che si determinerà sopra di essa.

Nel chiedere l'apertura della linea o di qualche tronco della medesima, il Concessionario dovrà indicare il numero delle locomotive e veicoli con cui intende aprirla al pubblico esercizio. Il medesimo si assoggetterà a portarvi tutti gli aumenti che fossero dal Ministero dei Lavori Pubblici riconosciuti necessarii, e dovrà anche provvedere in seguito quella maggiore quantità che fosse richiesta dal crescente movimento dei viaggiatori e delle merci.

Art. 34. Le macchine ed i veicoli, che in qualunque occasione venissero dai Commissarii del Governo riconosciuti in istato da renderne l'uso pericoloso, non potranno essere tenuti in esercizio.

TITOLO III.

Stipulazioni diverse

Art. 35. La concessione è fatta per novant'anni a decorrere dalla data della Legge o del Decreto Reale di approvazione della concessione medesima.

Art. 36. Una metà della cauzione indicata all'art. 2 verrà restituita al Concessionario quando esso giustifichi di avere eseguito tanti lavori per un ammontare triplo della somma da restituirsi; l'altra metà quando, ultimati i lavori, sarà eseguito il collaudo definitivo dalla vigente Legge dei lavori pubblici prescritto.

Art. 37. È concessa l'introduzione dall'estero in franchigia di dogana di tutte le rotaie, cuscinetti, stecchette, cangiamenti di via ed altri meccanismi del materiale fisso necessario all'armamento della strada, nonchè macchine, locomotive, vetture, vagoni, utensili e ferramenta per la prima provvista e pel primo esercizio della strada, nella qualità e quantità indicate nell'annessa tabella *A*, per quanto però tali oggetti non si possano trovare nello Stato ad eguali condizioni di bontà e di prezzo.

Dovrà il Concessionario assoggettarsi a tutte le cautele che a tale riguardo fossero prescritte dal Ministero delle Finanze.

Art. 38. Saranno esenti dal diritto proporzionale di registro e soggetti al solo diritto fisso di una lira i seguenti atti:

1. L'atto di concessione fatta dal Governo alla Provincia concessionaria;

2. L'atto con cui la Provincia stessa cedesse ad una Società l'avuta concessione;

3. I contratti con cui la Provincia concessionaria ed i Comuni stipulassero mutui nel solo scopo della costruzione e dell'esercizio della ferrovia.

Art. 39. I monumenti d'arte, che potranno essere scoperti nella esecuzione dei lavori della ferrovia, non dovranno essere menomamente danneggiati. Il Concessionario dovrà darne avviso al Governo per mezzo del Prefetto della Provincia, il quale provvederà sollecitamente per la loro conservazione.

Per la pertinenza delle statue, medaglie, oggetti d'arte, frammenti archeologici e per tutti gli oggetti antichi in generale, si osserveranno le Leggi ed i Regolamenti in vigore.

Art. 40. Dalla data in cui la Convenzione sarà diventata definitiva a senso dell'art. 2 del presente Capitolato e fino al termine della concessione sarà pagata dal Concessionario annualmente al pubblico Tesoro la somma di lire 60 per chilometro, sovra la lunghezza chilometrica dell'intera linea, in correspettivo della spesa di sorveglianza della costruzione dell'esercizio sostenuta dal Governo.

Art. 41. Il servizio di ferrovia per i viaggiatori e per le merci sarà fatto col numero dei treni e cogli orari che, sentito il Concessionario nelle sue proposte, verranno dal Ministero determinati.

Questi treni però non potranno essere in nessun caso meno di due al giorno e ciascuno per andata e ritorno.

Art. 42. Per i trasporti tanto dei viaggiatori che delle merci saranno applicate le tariffe che ora sono in vigore nelle ferrovie dell'Alta Italia, rete Veneta, salvo le modificazioni che per posteriori provvedimenti potranno ve-

nire adottate per la medesima rete, e che il Concessionario si obbliga di accettare.

Altrettanto dicasi per i diritti da percepirsi per spese accessorie, come quelle di caricamento e scaricamento, deposito e magazzinaggio.

Art. 43. Il servizio di posta per tutte le lettere ed i dispacci del Governo sarà fatto gratuitamente dal Concessionario sotto l'osservanza delle norme stabilite all'uopo nel Capitolato annesso alla Convenzione 30 giugno 1864 colla Società delle strade ferrate dell'Alta Italia.

Art. 44. Il sale, i tabacchi ed altri generi di privativa demaniale saranno trasportati a metà del prezzo stabilito dalle tariffe che verranno adottate.

Art. 45. Il trasporto dei militari con armi e bagaglio, dei doganieri e dei marinai della Regia Marina, sia che viaggino isolatamente muniti di regolare foglio di via, sia che viaggino in corpo; dei prigionieri colla forza armata che serva loro di scorta, e degli indigenti a cui fosse accordato tale trasporto a spese dello Stato, sarà eseguito dai Concessionari alle condizioni stabilite negli atti di concessione delle strade ferrate dell'Alta Italia.

Le vetture cellulari di proprietà del Governo, nelle quali si trasportano i prigionieri, godranno del trasporto gratuito, cosí nell'andata come nel ritorno, e verranno trasportate con i convogli ordinarii, a seconda della richiesta.

Art. 46. I pubblici Funzionari incaricati di sorvegliare l'esercizio delle ferrovie del Regno, e di controllare la gestione dei Concessionarii, verranno trasportati gratuitamente del pari che i loro bagagli.

A tale effetto il Concessionario riceverà dal Ministero dei Lavori Pubblici apposita richiesta dei biglietti di libera circolazione permanente e temporanea sulla ferrovia, o dei biglietti per una determinata corsa richiesta, nella quale sarà indicata la classe della vettura di cui il funzionario potrà valersi.

Art. 47. Dopo vent'anni dalla data dell'apertura della ferrovia all'esercizio pubblico, il Governo avrà la facoltà di operare il riscatto della concessione, previo diffidamento d'un anno almeno da darsi al Concessionario, e mediante il pagamento di una rendita annua da corrispondersi semestralmente al Concessionario stesso, per tutto il tempo che rimarrà ancora a trascorrere sino all'estinzione del suo privilegio.

Detta rendita annua verrà determinata prendendo gli introiti netti annui ottenuti durante i sette anni che precedettero quello in cui il Governo avrà notificato l'intenzione di riscattare la ferrovia, deducendone gl'introiti netti dei due anni meno proficui, e prendendo la media degli introiti netti degli altri cinque anni.

Art. 48. Gli oggetti mobili e le provviste indicati nell'art. 249 della Legge sui lavori pubblici verranno rilevati del Governo, purchè riconosciuti servibili all'esercizio ed alla manutenzione della strada, a prezzo risultante da stima fissata d'accordo, ed in caso di dissenso rimessa a giudizio di arbitri.

Art. 49. Nel personale non tecnico, assunto dal Concessionario al suo servizio, dovranno impiegarsi, per un terzo almeno, militari congedati e volontari, purchè aventi i requisiti di età e di idoneità richiesti.

Art. 50. Ogniqualvolta a termini di questo Capitolato intervenga una deliberazione o decisione dal Ministero, l'adempimento da parte del Concessionario implicherà l'accettazione delle imposte condizioni e della data decisione, ed esclude ogni diritto del Concessionario medesimo a ripetere indennità o compenso dal Governo per titoli derivanti dalle intervenute deliberazioni o decisioni.

Art. 51. Il Concessionario sarà inoltre obbligato alla piena ed esatta osservanza delle disposizioni della Legge sui lavori pubblici e dei Regolamenti relativi.

Il Ministro delle Finanze
QUINTINO SELLA

Il Ministro dei Lavori Pubblici
G. DEVINCENZI

La Commissione provinciale di Vicenza Concessionaria

LAMPERTICO, TESSARI, TOALDI

Broglio *teste*
Fogazzaro *id.*
Pasini *id.*
A. Verardi *Capo Sezione*

Allegato A al Capitolato

ELENCO *del materiale occorrente per la costruzione ed esercizio della linea Vicenza-Schio, pel quale si domanda l'esenzione del dazio.*

1. Armamento:

Binario principale completo, con l'aggiunta d'un sesto per le controguide, i maggiori sviluppi di via nelle stazioni, e le guide a sostegno delle casse per l'acqua dei rifornitori, metri lineari 34489.

Scambi completi numero 26.

Piattaforme da metri 5 numero 5; e da metri 6 numero una.

2. Grue per grandi pesi numero 3, e per piccoli pesi numero 3.;

3. Pompe aspiranti e prementi per i rifornitori e vasche per l'acqua, pompe numero 1, casse per l'acqua numero 1;

4. Ferri per fabbriche, tettoie e marquises, tonnellate numero 40.

5. Macchine numero 4;

6. Vagoni di prima classe numero 3;

7. Vagoni di prima e seconda misti numero 3;

8. Vagoni di seconda classe numero 8;

9. Vagoni di terza classe numero 12;

10. Vagoni per merci e bestiame numero 30; e

11. Vagoni per ballast numero 8.

Il Ministro dei Lavori Pubblici
G. DEVINCENZI

Il Ministro delle Finanze
QUINTINO SELLA

La Commissione provinciale di Vicenza Concessionaria
LAMPERTICO, TESSARI, TOALDI

Broglio, *teste.*
Pasini, *id.*
A. Verardi, *capo sezione.*

N. 3343 Rep. N. 2092 Reg.

REGNO D' ITALIA

L' anno 1874 (mille ottocento settanta quattro) in giorno di venerdì 2 (due) del mese di ottobre

REGNANDO SUA MAESTÀ

VITTORIO EMANUELE II.

Re d' Italia

Con Reale Decreto 31 ottobre 1873 N. 1722, Serie II. pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 2 gennaio anno corrente, approvatasi la Convenzione firmata in Roma il 7 Giugno 1873 fra l' Amministrazione dello Stato e la Provincia di Vicenza per la concessione alla Provincia medesima della costruzione e dell' esercizio di una strada ferrata da Vicenza a Thiene e Schio, che venne autorizzata colla Legge 29 giugno 1873, N. 1475 (Serie 2.);

Ratificata il 27 giugno 1873 la Convenzione medesima coll' unito Capitolato del Consiglio Provinciale, e il 20 agosto successivo, nominati dal Consiglio Provinciale i Membri componenti il Comitato Permanente della ferrovia;

Prestata in tempo utile, cioè pel 2 febbraio a. c., la cauzione definitiva prescritta dall' articolo 2 del Capitolato, e con Decreto 27 luglio a. c., approvato il progetto particolareggiato;

Il Consiglio Provinciale nell' adunanza del 2 settembre p. p. abilitava il Comitato ferroviario a prendere colla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, previa omologazione della Deputazione Provinciale, i provvedimenti necessarî per l' esecuzione. (all. A.)

In conformità quindi alla detta deliberazione, combinata colle anteriori concernenti la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio, il Comitato permanente della ferrovia Vicenza-Thiene-Schio devenne colla Società Veneta alla seguente Convenzione, per cui la Provincia cede alla Società l' impresa di costruzione, e limitatamente a venti anni, l' esercizio della strada medesima, con riferimento inoltre all' eventualità contemplata dalla deliberazione consigliare del 22 detto, della costruzione d' una diramazione ferroviaria Dueville-Marostica-Bassano.

All' oggetto di redigere in forma pubblica il relativo Contratto si sonò costituiti personalmente dinanzi a me Notaio ed alla contemporanea presenza dei sottofirmati testimonii, per la Provincia di Vicenza li Signori:

Senatore Fedele Lampertico fu Domenico
Dott. Antonio Toaldi fu Giovanni
Avv. Lorenzo Tovaglia fu Antonio

costituenti il Comitato Permanente ferroviario Vicenza-Thiene-Schio; domiciliati il primo in Vicenza, il secondo in Schio, il terzo in Thiene;

per la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche sedente in Padova, il signor:

Andrea Sacchetto fu Giovanni **Maria**

domiciliato in Padova per procura 27 settembre p. p., del Notaio di Padova Luigi Rasi, rilasciatagli dal Commendatore Vincenzo-Stefano Breda quale Presidente della suddetta Società (all. B.), i quali tutti nella suesposta loro rappresentanza devengono alla stipulazione del seguente Contratto fra la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche e la Provincia di Vicenza, per la costruzione, e, limitatamente a venti anni, per l' esercizio della ferro-

via Vicenza-Thiene-Schio ed eventualmente della diramazione ferroviaria Dueville-Marostica-Bassano.

Primo. La Società Veneta s' impegna di costruire il tronco di ferrovia Vicenza-Thiene-Schio secondo il progetto di dettaglio 4 febbraio 1874, colla variante fra le progressive 9085,75 - 12264,68, e salva la facoltà riservatasi dal Comitato nell' art. 8 per l' ubicazione delle stazioni, tutto in conformità al Decreto di approvazione 27 luglio 1874. (all. C.)

Secondo. I lavori tutti così come sono contemplati nel progetto sopracitato 1 usque 5, e da 7 usque 13, cioè ad eccezione dello armamento e materiale fisso (salvo il convenuto qui appresso) vengono dati e rispettivamente assunti a corpo e non a misura, pel prezzo assoluto di It. L. 1,321,753:70, somma questa già depurata del 5 p. 0[0 di ribasso convenuto sopra l' importo espresso nel progetto di massima.

Capoverso 1. Se nella costruzione però dei due ponti sul Timonchio e sull' Igna le fondazioni dovessero essere approfondite oltre il limite fissato in progetto di metri 2.50 sotto il letto dei torrenti, quale è indicato nei tipi, sarà corrisposto alla Società l' importo dei maggiori lavori occorrenti.

Capoverso 2. È così tenuto fermo il prezzo assoluto dei singoli manufatti normali; è riservato di determinare mediante sopraluogo in concorso tra le parti dove convenga la loro collocazione, e quali dimensioni sieno di luogo in luogo da adottarsi, ritenuto, che sui manufatti che verranno effettivamente eseguiti in confronto di quelli all' art. nono della perizia 4 febbraio 1874, avrà luogo il reciproco conguaglio.

Capoverso 3. Così pure se occorresse di aumentare il numero dei passaggi a livello o di eseguire altri lavori in più dei preventivati e calcolati in progetto, la Provincia dovrà corrisponderne l' importo alla Società.

Capoverso 4. Se, per il fatto che le terre cedessero in modo differente dal preventivato, il corpo stradale ad opera finita riuscisse o più rilevato o più depresso dello stabilito nel profilo di livellazione, non si farà nè aggiunta nè diminuzione nei prezzi, a condizione sempre che le pendenze restino nei limiti prescritti dal Capitolato, e che le altezze varino dalle stabilite di quantità ritenute tali da potersi trascurare, e non superino dodici centimetri.

Capoverso 5. Per l' armamento restano fermi i prezzi unitari del progetto di massima relativi alla ghiaia, alle traversine, ed ai trasporti e posizioni in opera; per tutti i materiali in ferro indistintamente, che necessitano per l' armamento e che costituiscono il così detto materiale fisso, i prezzi saranno stabiliti al momento della loro ordinazione, che avverrà quando la Provincia la determini, e non più tardi di sei mesi dalla data del presente Contratto; dovendo essere corrisposti alla Società Veneta prezzi, che a quelli calcolati nel progetto di massima, nei quali non è compreso il dazio, stiano nella ragione stessa, che i prezzi del materiale medesimo sulle piazze d' acquisto staranno, quando si farà l' ordinazione, ai prezzi che in dette piazze avevano all' epoca della compilazione di detto progetto esenti pure da dazio.

Capoverso 6. I fabbricati delle stazioni, apprezzati senza deduzione del quinto secondo i tipi di progetto, verranno riformati a seconda delle prescrizioni portate dal Decreto di approvazione. Sarà tenuto conto delle variazioni in più od in meno ai prezzi di equità.

Terzo. I pagamenti verranno fatti mensilmente in proporzione del lavoro eseguito, senza ritenuta, e dietro certificato delle persone tecniche a ciò delegate dalla Provincia.

Quarto. Subito dopo firmato il Contratto, la Società Veneta comincierà e proseguirà alacremente le pratiche di espropriazione.

I lavori della sottostruttura dovranno essere cominciati contemporaneamente con egual forza ed alacrità nelle due sezioni Vicenza-Thiene e Thiene-Schio, e dovranno essere compiuti entro diciotto mesi dalla data del Contratto, salvo quella dilazione che in causa dei ritardi nel conseguimento dei decreti di espropriazione fosse concordata fra il Comitato ferroviario e la Società Veneta.

I lavori della soprastruttura di cui il capoverso 5. dell' art. 2 saranno compiuti entro due mesi dalla scadenza del termine stabilito per la sottostruttura.

Quinto. A garanzia della esecuzione dei lavori di costruzione la Società Veneta deposita It. L. 5,600 di rendita, al Comitato, che in nome della Provincia di Vicenza riceve negli effetti qui sotto descritti:

N.	45761	Rendita	Italiane	Lire 100
»	38151	»	»	500
»	23175	»	»	1000
»	22031	»	»	1000
»	22044	»	»	1000
»	23181	»	»	1000
»	29853	»	»	1000
				It. L. 5600

totale lire cinquemilleseicento, coi coupons primo luglio 1875.

Verranno esse restituite alla Società per una metà al momento di dar mano all' armamento, e per l' altra metà appena cominciato regolarmente l' esercizio.

L' importo dei coupons, che nel frattempo si matureranno, sarà pagato dalla Provincia alla Società Veneta.

Sesto. Tutte le espropriazioni tanto stabili che temporarie verranno fatte dalla Società Veneta a nome della Provincia, esercitando la Società Veneta il diritto di espropriazione così come ad essa medesima competesse.

Saranno però intestate alla Provincia, che dovrà quindi pagarne le relative imposte, le sole espropriazioni

stabili. Saranno queste calcolate per modo che nelle sezioni in rilevato, oltre al piano della strada, delle stazioni, e dei caselli, abbraccino le scarpe discendenti coll' uno e mezzo di base per uno di altezza; ed oltre l' unghia di questa, una zona di isolamento della larghezza di un metro per parte.

Dove oltre questa zona facesse seguito un fosso od una cava, si discenderà colla scarpa dell' uno per uno, e la espropriazione per conto della Provincia s' intenderà fatta fino a venticinque centimetri dall' unghia nel fondo della cava o del fosso che fosse costituito, o che il proprietario frontista assumesse di costituirvi. Nelle sezioni in trincea oltre al piano della strada, delle stazioni e dei caselli, vi sarà la cunetta profonda 0,50 discendente colla scarpa dell' uno per uno, colla larghezza al fondo di metri 0,50, colla scarpa ascendente verso campagna dell' uno per uno.

Oltre il ciglio costituito da questa scarpa col piano della campagna la espropriazione per conto della Provincia abbraccierà una zona d' isolamento della larghezza di un metro parte per parte. Se oltre a questi limiti qualche parte di terreno fosse stata per comodità di lavoro o convenienza di Contratto acquisita stabilmente dalla Società, questa è abilitata sin da ora a farla intestare a suo nome.

Settimo. Nella costruzione dei manufatti viene concesso alla Società di usare qualunque fra le varie specie di muratura contemplate dal progetto di dettaglio, e ciò senza modificazione di prezzo, purchè ne sia in concorso del Comitato o per via d' arbitramento, accertata la solidità.

Ottavo. Il Comitato si riserva di stabilire definitivamente entro due mesi la località delle stazioni di Thiene e di Schio.

Nono. La Società assume per venti anni l' esercizio della ferrovia Vicenza-Thiene-Schio pel correspettivo chi-

lometrico di It. L. 5,500 per tre treni di andata e ritorno, dei quali uno misto e due omnibus, limitati ciascuno ad otto veicoli a quattro ruote. Il treno viaggiante sarà uno solo e di giorno.

Nel caso in cui la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio restasse avulsa dalle ferrovie per cui si è costituito il Consorzio Padova-Treviso-Vicenza, e dovesse qnindi essere separatamente esercitata, la Società Veneta non sarà obbligata a più che due treni giornalieri fino a che la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio colla diramazione più sotto contemplata (art. decimottavo) non renda il prodotto lordo di It. L. 5,500 annue.

Resta convenuto, che come nuovo deve essere il materiale fisso, nuove del pari devono essere le carrozze dei viaggiatori e metà almeno delle locomotive e dei vagoni di merci.

Decimo. La Direzione ed Amministrazione della ferrovia spetta alla Società, che potrà adottare tutte quelle disposizioni e maggiori economie che sieno compatibili con la perfetta regolarità e sicurezza di servizio.

Gli orarii e le tariffe saranno stabilite d'accordo tra la Società e la Provincia.

Undecimo. Il materiale mobile sarà fornito e mantenuto dalla Società, e la Provincia assume il solo obbligo di corrispondere l'interesse annuo del 6 p. 0[0 sul costo effettivo del primo acquisto di mano in mano che verranno fatti gli esborsi, e ritenuto che non si superi la somma di Lire Italiane 500,000. Tale materiale sarà acquistato dalla Società d'accordo col Comitato, e per l'apertura della linea sarà limitato al puro necessario che verrà aumentato successivamente a seconda dei bisogni.

Decimosecondo. Nel correspettivo chilometrico di L. 5,500 è compresa la manutenzione ordinaria così della strada come dell'armamento e dei fabbricati e di ogni altra spesa d'esercizio.

Al compiersi del ventennio dovrà quindi la Società Veneta consegnare la ferrovìa alla Provincia nello stato di ordinaria manutenzione tanto nell' armamento, che nei manufatti, e fabbricati ed accessorî.

Per la manutenzione del tratto comune colla Società dell'Alta Italia e della stazione di Vicenza, e pel servizio cumulativo a Vicenza la corrisponsione annua a carico della Società non potrà eccedere la spesa che essa incontra nella propria linea e nella stazione di Schio.

Decimoterzo. Qualora l' annuo introito lordo risultasse inferiore alla somma di It. L. 5,500 per chilometro aumentato del convenuto interesse sul prezzo d' acquisto del materiale mobile, la Società non potrà mai pretendere dalla Provincia il pagamento della differenza; ma si rimborserà di questo suo credito eventuale e relativi interessi annui del 6 per 0[0 esclusivamente mediante i futuri proventi dell' esercizio durante il ventennio, e non altrimenti.

Decimoquarto. Sugli introiti dell' esercizio eccedenti le Lire It. 5,500, e l' interesse del capitale mobile, i civanzi fino alla somma di lire 12,000 d' introito lordo saranno divisi nella ragione di un 20 per 0[0 alla Società ed 80 per 0[0 alla Provincia; dalle 12,000 alle 14,000 nella ragione del 18 per 0[0 alla Società ed 82 per 0[0 alla Provincia; dalle 14,000 alle 15,000, 17 per 0[0 alla Società ed 83 per 0[0 alla Provincia; e finalmente dalle 15,000 in avanti il 15 per 0[0 alla Società ed 85 per 0[0 alla Provincia.

Se per raggiungere questi maggiori prodotti vi fosse bisogno di un quarto treno, dovrà prelevarsi a beneficio della Società un correspettivo proporzionale di L. I. 2.50 per treno - chilometro.

Decimoquinto. La Società non potrà cedere ad altri l' esercizio della ferrovia Vicenza - Thiene - Schio senza il consenso della Provincia.

Quando però sorgesse una nuova Società anonima collo scopo speciale di esercitare strade ferrate e principalmente la rete secondaria nel Veneto, la Provincia di Vicenza s' impegna di acconsentire a che la Società Veneta ceda a questa l' esercizio in discorso, se essa sarà costituita in modo da ispirare fiducia del lodevole adempimento degl' impegni assunti.

Decimosesto. Nel caso di ritardo nella esecuzione dei lavori imputabile all' impresa, la Società sarà soggetta alla multa di It. L. 1000 al giorno.

Decimosettimo. Dalle sovvenzioni che la Provincia ottenne dal Governo in It. L. 1000 per ogni chilometro di ferrovia nuovamente costruito, e di It. L. 18,200 pel passaggio a carico della Provincia della strada Nazionale di Vallarsa sino a Schio, sarà prelevata a favore della Provincia una quota di L. 1,200 sopra ogni chilometro di ferrovia nuova, il residuo della somma di sovvenzione sarà diviso, indipentemente dalle It. L. 5,500, convenuta all' art. nono, in parti eguali fra la Provincia e la Società Veneta.

Decimottavo. Qualora la Provincia di Vicenza, perchè non si desse esecuzione alla linea Vicenza-Cittadella-Bassano, ottenga la concessione di un tronco di ferrovia Dueville-Marostica-Bassano, la Società Veneta ne assumerà così la costruzione come l' esercizio alle stesse condizioni della linea Vicenza-Thiene-Schio.

Gli obblighi ed i diritti derivanti da questo patto sono subordinati alla definizione della controversia fra lo Stato e la Società Ferroviaria dell' Alta Italia per la linea Vicenza-Treviso.

Passata che sia in giudicato la sentenza arbitramentale, se favorevole allo Stato, cesserà senz' altro d'avere effetto il patto concernente la diramazione Dueville - Marostica-Bassano; se contraria allo Stato, il patto medesimo avrà la piena sua effettuazione.

I prezzi da applicarsi alla detta diramazione saranno, dove è possibile, identici, od altrimenti proporzionali a quelli del tronco Vicenza-Thiene-Schio, e sarà rimesso ad arbitri lo stabilirli quando non ci fosse accordo tra le parti.

Non sarà applicabile ad essi la deduzione del 5 p. 0[0 che si è praticato nel concretare la somma di costruzione della ferrovia Vicenza-Thiene-Schio.

Nei rapporti tra la Società Veneta e la Provincia, i redditi del tronco Vicenza - Thiene - Schio, ed il tronco Dueville-Marostica-Bassano saranno accumulati, come se appartenessero ad una linea sola.

Decimonono. Nella esecuzione di queste opere l' impresa si terrà vincolata alle condizioni e discipline del capitolato generale per gli appalti dei lavori pubblici di conto dello Stato, in quanto sieno applicabili alle cose cui il presente Contratto si riferisce, e non deroghino al medesimo.

La Società Veneta subentra senza più alla Provincia per tutte le condizioni di costruzione, manutenzione ed esercizio, nonchè di franchigia doganale e di tasse che vengono in particolare portate dall' atto di concessione 7 giugno 1873, dalla legge 29 giugno 1873 N. 1475 Serie II. e relativo Capitolato ed in generale dal Titolo V. della legge 20 marzo 1865 all. F. sulle opere pubbliche.

Nominatamente la Società accetta le clausole inserite nel Capitolato riguardo al servizio postale e telegrafico, ed ai trasporti di sali, tabacchi e di altri generi di privativa demaniale, nonchè ai trasporti militari ed altri. (Articoli 27, 43, 44, 45 del Capitolato).

Ventesimo. Qualunque differenza potesse insorgere fra la Società e la Provincia sarà definita con arbitramento. Gli arbitri saranno tre, nominati uno per parte ed un terzo dai due nominati, ed in caso di disaccordo nella

nomina, dal Presidente del Tribunale di Commercio in Venezia.

Ventesimoprimo. Fermi nella Provincia i diritti che le spettano in forza delle leggi generali, alla Provincia è inoltre concesso, pel caso di grave pericolo di inadempimento da parte della Società degli obblighi assunti, il diritto di ottenere anche col mezzo di giudiziale sequestro, e questo cogli effetti attribuiti dall' art. 190 del Codice di Commercio al pegno contrattuale, la costituzione del pegno su tutto il materiale mobile impiegato nella linea. L' attuazione del pegno dovrà in ogni caso disciplinarsi in modo da rendere compossibile alla Società l' uso del materiale stesso.

Ventesimosecondo. La Società Veneta riservasi l' omologazione del Consiglio di Amministrazione, il Comitato quella della Deputazione Provinciale. L'una e l'altra saranno immediatamente provocate, nè tarderanno oltre a dieci giorni da oggi. Anche nel breve frattempo la Società Veneta allestirà attivamente quanto occorre per la espropriazione.

Ventesimoterzo. Alla Provincia di Vicenza è riservato il sindacato per mezzo del Comitato, e a sue spese (compresa in queste la tassa di sorveglianza contemplata dall' art. 40 del Capitolato) sia per la constatazione dei redditi, sia in generale per l' adempimento da parte dell' impresa degli obblighi contrattuali tanto per la costruzione, che per l' esercizio.

Ventesimoquarto. Per l' esecuzione dell' atto presente e per gli effetti dal medesimo derivanti la Società elegge il suo domicilio in Vicenza presso l' Avv. Teofilo dott. Montanari a norma dell' art. 19 del Codice Civile e 40 del Codice di Procedura Civile.

Ventesimoquinto. Le spese per la erezione del progetto di dettaglio, che saranno d' accordo liquidate, saranno dalla Provincia pagate alla Società entro sei mesi dalla concordata liquidazione.

Le spese e tasse di questo Contratto vengono sostenute per metà fra le due parti contraenti.

Cerziorati i costituiti delle leggi relative.

Fatto ed a chiara ed intelligibile lettura pubblicato ai costituiti stessi e testimonii tutti contemporaneamente presenti, celebrato in questa città di Vicenza nel palazzo di proprietà del Co. Antonio Da Porto situato in via Principe Umberto in una stanza in primo piano ad uso d' ufficio della Deputazione Provinciale con poggiuoli respicienti la via Cavour.

Presenti per testimoni i Signori Francesco dott. Ceoloni di Gio. Antonio e dott. Luigi Dalla Vecchia fu Sante, quivi domiciliati noti ed idonei, i quali unitamente ai costituiti e me Notaio passano a firmarsi.

Fedele Lampertico fu Domenico
Andrea Sacchetto *Procuratore*
Antonio Tonidi fu Giovanni
Lorenzo Tovaglia fu Antonio
Francesco Ceoloni *Testimonio*
Luigi Dalla Vecchia »
Antonio dott. Maretti fu Giuseppe, *Notaio, residente in Vicenza.*

All. A. al N. 3343 Rep.

CONSIGLIO PROVINCIALE DI VICENZA
SESSIONE ORDINARIA 1874
Seduta del 22 Settembre
Processo Verbale

I Membri della Presidenza intervenuti, cioè i signori:
Senatore Dott. Fedele Lampertico *Presidente*
Renier Dott. Vespasiano *Vice-Presidente*
Aldighieri Cav. Dott. Antonio *Segretario*
Antonibon Nob. Cav. Pasquale *Vice-Segretario*

presero il rispettivo loro seggio, e procedutosi all'appello si constatarono comparsi i signori Consiglieri :

Aldighieri cav. dott. Antonio
Antonibon nob. cav. Pasquale
Bagattin Giovanni
Berti cav. avv. Valentino
Bertolini cav. Giuseppe
Castellani dott. Luigi
Clementi cav. dott. Bortolo
Compostella cav. dott. Francesco
Da Schio co. Alvise
Dalla Vecchia dott. Marcello
Dalle Ore cav. Luciano
Dolfin nob. Agostino
Fogazzaro cav. Mariano
Fiori Giovanni
Garbin cav. Girolamo
Garofolo cav. Gio. Batta
Giacometti dott. Carlo
Girardi Marco
Lampertico comm. dott. Fedele
Lioy comm. nob. dott. Paolo
Marzotto cav. Gaetano
Meschinelli dott. Domenico
Muzzan nob. Antonio
Renier dott. Vespasiano
Scaroni Lodovico
Sebellin Baldassare
Secco cav. Andrea
Slaviero cav. dott. Aurelio
Tessari cav. dott. Sebastiano
Tovaglia dott. Lorenzo
Toaldi dott. Antonio
Trissino co. cav. Gian Giorgio
Valmarana co. cav. Angelo

Il Signor Comm. Prefetto assiste alla seduta.

OGGETTO V.

Deliberazione dei provvedimenti esecutivi della ferrovia Vicenza-Thiene-Schio in conformità ai patti ferroviari consorziali, ed alle votazioni consigliari 22 *marzo* 1870 *e* 20 *gennaio* 1874.

Distribuita previamente la relazione a stampa del Comitato Permanente, è aperta la discussione.

Il comm. Presidente come relatore cede il suo posto al Vice-Presidente Avv. Renier, e chiede la parola tanto per avviare la discussione, dichiarandosi pronto a rispondere a quello od a quelli dei consiglieri che avessero osservazioni od obbiezioni a fare, o chiedessero dilucidazioni e schiarimenti.

Il consigliere Compostella esterna il suo rincrescimento di dover opporre. Dice che « volendo procedere con ordine logico bisognerebbe tenere altra via. »

« Noi ci troviamo in presenza di strade consorziali, su cui pende l'arbitramento, e di una strada speciale che è appunto la linea Vicenza-Thiene-Schio. Se ci sia favorevole l'arbitrato, potremmo avere nella linea Vicenza-Cittadella-Treviso un tronco comune alla strada speciale Vicenza-Thiene-Schio, per cui starebbe allora per questo la sola spesa di lire 2,500,000, altrimenti dovremmo aggiungervi un' altro mezzo milione per supplire alla mancanza di quel tronco promiscuo. Converrebbe dunque deliberare primieramente su questa aggiunta eventuale di spesa, anzichè sull' autorizzazione a conchiudere il prestito dei due milioni e mezzo, chiesto dal Comitato in base al voto 20 gennaio 1874 (che si basava su condizioni ben differenti) subordinando affatto questo eventuale sensibilissimo aumento. »

« D'altronde nell'ipotesi che restiamo soccombenti nella decisione arbitramentale, le altre strade Consorziali non hanno più luogo; e quindi nemmeno la linea Vicenza-Cittadella - Bassano. Si provvederà, dicesi, alla congiunzione tra Vicenza e Bassano con un tronco speciale che staccandosi a Dueville dalla linea Vicenza-Thiene-Schio diverga a Marostica e metta capo a Bassano, confermando oggi per questo lavoro l'impegno morale già preso dal Consiglio Provinciale in antecedenza; ma è da avvertire che così si va incontro ad una gravissima spesa sopra un impegno semplicemente morale, senza l'appoggio di studii positivi e concreti, senza dati sicuri, e nè anche approssimativi, locchè non è consigliabile e cauto. »

« Aggiungasi che l'eventuale tronco in discorso da Dueville per Marostica a Bassano non sarebbe affatto conforme ai veri interessi del Bassanese, il quale da altro canto non vagheggia punto di staccarsi dalla Provincia di Vicenza, cui è già legato da tanti vincoli, che nessun s'attenta di rompere a danno dell'integrità della Provincia stessa. »

In base a tutte queste considerazioni propone che si sospenda di deliberare, invocando dal Ministero una novella proroga a tutto 31 dicembre 1874, cioè fino a che siasi pronunciata la decisione arbitramentale.

Osserva che non può dubitarsi di tal concessione, dacchè il Ministero stesso prorogò a tutto questo periodo di tempo la definizione della vertenza per arbitri; e non può oggi riversare sulla Provincia nostra le conseguenze di quel fatto che è tutto ed esclusivamente suo, avocando allo Stato la metà del nostro deposito cauzionale.

Il Senatore Lampertico risponde riconoscendo prima di tutto che la sospensiva venne proposta con molta misura di frasi, e con quella nobiltà di sentimenti che è propria di un carattere così onesto come quello dell'onorevole Compostella; ma affermando d'altro lato, che l'ac-

coglierla sarebbe, almeno a suo avviso, esiziale agli interessi della Provincia. Osserva che non puossi ormai più ritardare il lavoro, senza perdere la metà del deposito cauzionale, e che il Ministero in esito ad istanza prodotta, avea già dichiarato di tenere in sospeso le pratiche per l'aggiudicazione di quella somma allo Stato a tutto il mese di settembre corrente. Non è giusto l'ascrivere a colpa del Ministero il ritardato arbitramento ; esso fece di tutto perchè la decisione arbitramentale seguisse; esso si mantiene nelle sue disposizioni favorevoli agli interessi interprovinciali, e n'è prova un fatto che da parte del Ministero dei Lavori Pubblici, è già preparato, per quanto si sa da fonte attendibilissima, il Decreto Reale di conferma dello Statuto del Consorzio ferroviario.

Non è dunque in campo il Ministero, bensì la legge sulle opere pubbliche, a cui lo stesso Ministero non può sottrarsi. (*Si legge l'articolo 250 della legge stessa, e la risposta Ministeriale all'avanzata domanda di proroga a tutto settembre*).

Continua il Senatore Lampertico, avvertendo che quando si stabilisce la procedura per la caducità della cauzione e pel riconoscimento delle circostanze che potrebbero per avventura fornire un argomento legale di scusa ad evitarla, si accenna, nelle disposizioni vigenti, a verificazioni di meri impedimenti *creati da forza maggiore.*

Dice che ha tentato di far valere come vincolo morale il legame fra la linea ferroviaria Vicenza-Thiene-Schio e le altre ferrovie interprovinciali, ma che questo legame non fu mai riconosciuto dal Ministero.

Conserva la più ferma speranza nell'esito finale dell'arbitrato; ma se per avventura ci riuscisse contrario, non militerebbero le maggiori probabilità per le ferrovie che Venezia propugna, egli dice, e nelle cui convenzioni si esige un concorso proporzionale dello Stato; bensì per un'altra linea, quella da Padova a Bassano, per la

quale sarebbero già state fatte dalla Società dell'Alta Italia assai favorevoli proposte, se il Consiglio Provinciale di Padova non si fosse mantenuto incrollabilmente fermo nei suoi impegni col Consorzio. Così splendido esempio di lealtà rende doveroso il fare omaggio ai Rappresentanti di quella Provincia, e a quei Consiglieri medesimi che originariamente si pronunciarono avversi al Consorzio, e tuttavia vollero rispettate scrupolosamente le convenzioni conchiuse dal corpo cui appartenevano.

Ripete che tornandoci, per non concessa ipotesi, contrario l'arbitramento, la ferrovia Padova-Bassano avrebbe non lontana esecuzione; nel qual caso pur rimanendo tra Bassano e la Provincia nostra quei legami amministrativi, quei vincoli di simpatia, d'amicizia, cui accennava l'onorevole Compostella, verrebbero certamente spostati gl'interessi economici, e ben altro sarebbe da quello di Vicenza il centro di gravità di Bassano e suo territorio.

Il Consigliere Dolfin e il Consigliere Antonibon si associano alle vedute ed alla proposta sospensiva Compostella.

Il Consigliere Toaldi fa osservare che l'art. 6 della Convenzione tra Governo e Provincia per la concessione della ferrovia Vicenza-Thiene-Schio fa obbligo alla Provincia concessionaria di principiare i lavori entro un mese dalla approvazione del piano di dettaglio, e questo obbligo è tassativo.

Quanto poi in materia di concessioni, specialmente di ferrovie, il Ministero sia disposto di accordare dilazioni o proroghe in fatto di depositi cauzionali, valga il recente esempio, che dovendo la Provincia di Vicenza fare il deposito delle 280,000 lire, e non avendo in cassa la specie di valsente richiesta dal Ministero, non fu possibile alla Deputazione Provinciale ottenere neppure pochi giorni di dilazione domandati al solo scopo di poter fare con opportunità il cambio dei titoli.

Il R. Prefetto osserva che il Ministero diede prova di ogni sollecitudine, di ogni buon volere, anzi di tenacità di volere, nè può farglisi colpa del ritardo.

Compostella avverte ch' ei non ha inteso muover al Governo accusa di colpa; ma dice stare il fatto che la proroga dell' arbitramento è cosa tutta del Ministero, e dipendente da lui.

Lampertico osserva che le ferrovie interprovinciali e la linea speciale Vicenza-Thiene-Schio fanno oggetto in ultima analisi di distinte votazioni nel Consiglio Provinciale, e che non bisogna oggidì disconoscerlo per farne una questione giudiziaria col Ministero.

Dopo ciò il Presidente Renier mette a voti la sospensiva Compostella, su cui i tre Consiglieri Secco, Lioy, Slaviero domandano l' appello nominale, che dà per risultato 29 voti negativi e 4 affermativi.

La mozione Compostella è dunque respinta.

Aperta quindi la discussione sull' ordine del giorno del Comitato, il Consigliere Renier ferma la sua attenzione sul primo capoverso che implica un impegno morale per un tronco eventuale di ferrovia da Dueville per Marostica a Bassano; non comprende come senza dati sicuri e concreti si possano assumere impegni cosifatti col pericolo di aggravare la Provincia di oneri sensibilissimi, senza correlativi vantaggi.

Secondo lui sono i Comuni che devono prendere l' iniziativa di tali opere; la Provincia succedere coi suoi aiuti, essendo già provato dall' esperienza che il concorso dei Comuni riesce altrimenti o nullo o insufficiente, o in ogni caso difficile a conseguirsi.

Propone perciò una sospensiva sulla prima parte dell' ordine del giorno del Comitato, limitando la deliberazione agli altri due capoversi.

Il Consigliere Berti oppone alla mozione Renier, affermando, che posto il caso di una contraria decisione

arbitramentale, la ferrovia Dueville - Bassano si presenta della più facile e più prossima attuazione, e di vero interesse provinciale, perchè torna in servizio di cinque distretti: Asiago, Schio, Thiene, Marostica e Bassano. Dice che nella relazione 22 marzo 1870 al Consiglio Provinciale, è accennato alle eventualità di quel tronco, quantunque in generale, e senza il corredo di dati positivi e concreti.

Il Consigliere Antonibon osserva, come rappresentante il Collegio di Marostica, che fu suggerita la prima parte della mozione del Comitato da un sentimento di equità, di giustizia distributiva, di cui bisogna sapergli grado. Dice trattarsi di impegno solamente morale, per la cui concreta esecuzione, si richiameranno, quando che sia, tutti gli elementi, tutti i fattori.

Il Consigliere Lampertico fa rimarcare non essere punto una novità che si deliberi prima sulla massima, poi sulla spesa; essere ciò anzi regolare e consuetudinario.

Quanto alla tesi avanzata da Consigliere Renier, dice poter essere combattuta; potersi sostenere, quando si tratti di opere di eminente interesse provinciale, che l' iniziativa sia della Provincia, ed i Comuni vengano in seconda linea.

Ricorda come avvennero nel Consiglio Provinciale le prime deliberazioni relative alla ferrovia Vicenza-Thiene-Schio ed insiste perchè sia votato l' ordine del giorno del Comitato nella sua integrità, così com' è proposto, avvertendo che fu formulato anche di concerto col Comitato Interprovinciale.

Il Consigliere Berti domanda anch' egli che si deliberi sull' ordine del giorno intero com' è, cangiando solo i gerundii *confermando, impegnandosi,* ed *abilitando,* nei presenti *conferma, s' impegna* ed *abilita* e postergando il secondo al terzo capoverso.

Insistendo il Consigliere Renier nella proposta sospensiva sul primo capoverso dell' ordine del giorno, si

esperisce la votazione per appello nominale sopra domanda di parecchi Consiglieri, e la mozione risulta respinta con voti negativi 29 su 31, assentatisi prima della votazione i Consiglieri Compostella e Dolfin.

Si pone quindi ai voti l'ordine del giorno intero colle variazioni Berti, che risulta così:

« Il Consiglio Provinciale conferma ad ogni buon fine « l'impegno della ferrovia di congiunzione Vicenza- « Bassano mediante la linea Consorziale per la cui effettua- « zione la Provincia di Vicenza mantiene altamente i suoi « diritti, nè dubita che sieno disconosciuti; e per ogni non « temibile evento s'impegna sin da ora alla costruzione « della diramazione contemplata nelle relazioni della Com- « missione al Consiglio Provinciale 22 marzo 1870 e 20 « gennaio 1874.

« Dà facoltà alla Deputazione Provinciale di conchiu- « dere il prestito di due milioni e mezzo approvato per « la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio nel Consiglio nel 29 « novembre 1872, sia mediante un istituto di credito, « sia direttamente, e sempre tenuto fermo che l'annualità « comprese le quote d'ammortizzazione in 40 anni, non « superi il 7 per 0[0 oltre le spese.

« Ed abilita il Comitato ferroviario a prendere in « concorso della Società Veneta, e previa omologazione « della Deputazione Provinciale, i provvedimenti neces- « sarii per l'esecuzione dei lavori. »

Il Consiglio approva ad unanimità per alzata, dissenziente Renier.

Approvato dalla Deputazione Provinciale in seduta del 26 settembre 1874.

Il Prefetto Preside

P. MAZZOLENI

Tessari	*Deputato Provinciale*
Tealdi	»
Dolfin	»
Renier	»
Meschinelli	»
Tovaglia	»

IL PREFETTO DELLA PROVINCIA DI VICENZA

Vista la deliberazione 22 settembre 1874 del Consiglio Provinciale colla quale vennero adottati i provvedimenti esecutivi per la costruzione della ferrovia Vicenza-Thiene-Schio in conformità ai patti ferroviari consorziali;

Visto l' art. 192 della legge Comunale e Provinciale 20 marzo 1865, nonchè l' art. 138 della stessa ;

Visto il Prefettizio Decreto 30 dicembre 1872 N. 1049 col quale venne approvata la consigliare deliberazione 29 novembre detto anno relativa alle ferrovie del Consorzio delle tre Provincie, nonchè alla ferrovia Vicenza-Thiene-Schio, per ciò che riguarda il prestito dei due milioni e mezzo,

DECRETA:

È approvata la sopra indicata deliberazione 22 settembre p. d. del Consiglio Provinciale, colla quale vennero adottati i provvedimenti surriferiti.

Vicenza, 1. *ottobre* 1874

Il Prefetto

P. MAZZOLENI

All. B. al N. 3343 Rep.

N. 8464 di Reg.

REGNO D' ITALIA

REGNANDO SUA MAESTÀ

VITTORIO EMANUELE II

Re d' Italia

Anno 1874, oggi domenica 27 settembre, nella città di Padova.

È comparso personalmente avanti di me dott. Luigi Rasi Notaio in Padova, e sottoscritti testimonii noti ed idonei l'Illustr. Signor Commendatore Ingegnere Vincenzo-Stefano dott. Breda fu Giovanni, possidente domiciliato in Ponte di Brenta Deputato al Parlamento Italiano, a me Notaio e testimonii noto, col presente atto rogato per brevetto nella sua qualità di Presidente della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche residente in Pàdova, nomina in Procuratore speciale il Sig. Andrea Sacchetto fu Gio. Maria allo scopo che stipuli colla Provincia di Vicenza il Contratto di costruzione ed armamento della ferrovia Vicenza - Thiene - Schio, secondo il progetto di dettaglio 4 febbraio 1874, visto ed approvato dal Ministero dei lavori pubblici con Decreto 27 luglio 1874 pel correspettivo che crederà convenire nella stipulazione del regolare Contratto, nonchè allo scopo che stipuli per conto della stessa Società Veneta, anche a rischio e pericolo, l' esercizio della predetta ferrovia pello spazio di 20 anni, pattuendo quei correspettivi che riputerà opportuni.

In pari tempo dà ad esso facoltà di costituire quelle cauzioni e quei pegni che stimerà convenienti di pattuire, l' assunzione dell' Amministrazione e Direzione della ferrovia stessa, di stipulare la cessione, od uso del diritto di espropriazione forzata competente alla Provincia di Vicenza, di determinare le norme dell' espropriazione stessa, di convenire sulla fornitura, e sui correspettivi pel materiale mobile, di fissare il numero dei treni e dei veicoli per ciascun treno, di compromettere, ed eleggere arbitri, di liquidare diritti a compensi, di convenire sul diritto ad assumere eventualmente la costruzione ed esercizio della ferrovia Dueville - Marostica - Bassano, di pattuire la cessione di diritti e privilegii spettanti per legge e per concessione speciale alla Provincia di Vicenza, ed in una parola di stipulare tutti quei patti, e condizioni che sono consentanei alla natura dell' affare, con piena ed illimitata facoltà, e col solo vincolo della sua scienza e coscienza.

Interviene in questo atto il Consigliere dott. Eugenio Forti.

Ho cerziorato il comparente dell' importanza, efficacia di quest' atto rogato per brevetto.

Fatto e pubblicato colla lettura da me Notaro in Padova via S. Bartolomeo nell' ufficio della Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche in una stanza superiore ad uso di sala del Consiglio, presenti colle parti i signori Cav. Ufficiale Federico dott. Frizzerin fu Francesco Avvocato, e Carlo dott. Serafini fu Giuseppe Ingegnere, ambo di qui, testimonii noti, idonei, colle parti e me Notaio firmati.

Vicenzo Stefano Breda *Presidente*
Eugenio dott. Forti *del fu Israele Consigliere di Amm.*
Federico Frizzerin *fu Francesco Testimonio*
Carlo Serafini *fu Giuseppe* »
Luigi dott. Rasi *fu Domenico Notaro in Padova*

È autografa la firma del sig. Luigi dott. Rasi fu Domenico Notaro residente in Padova.

Dal R. Tribunale Civile e Correzionale
Padova, 1. *ottobre* 1874

Il Vice - Presidente

SCARIENZI

N. 2405 reg. 144 Pubblici

Registrato a Padova il 1. *ottobre* 1874

Esatto Lire 3 e centesimi 60.

Il Ricevitore

AVONI

All. C. al N. 3343 Reg.

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO

PEI LAVORI PUBBLICI

Vista la convenzione approvata col R. Decreto 31 ottobre 1873 N. 1722 (Serie 2.) per la costruzione e l'esercizio della strada ferrata da Vicenza per Thiene a Schio concessa alla Provincia di Vicenza;

Visto il progetto definitivo compilato per detta ferrovia dall'Ingegnere Federico Gabelli colla data del 4 febbraio 1874;

Visto il progetto per una variante fra le progressive 9085,75 e 12264,68 redatto dall' Ingegnere Monterumici colla data dell' 11 giugno 1874;

Visto il parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici in data 18 corrente;

Considerando che essendo stabilito nell' art. 70 del Capitolato di concessione che il concessionario deve prendere colla Società dell' Alta Italia appositi concerti per stabilire le condizioni dell' uso comune della stazione di Vicenza, *nonchè del tratto della ferrovia* Vicenza-Padova, che secondo il progetto vien reso comune per un tratto di metri 1443, sarebbe conveniente per accettare il tracciato della nuova ferrovia dalla sua uscita dalla stazione di Vicenza fino al punto di biforcazione per Schio di attendere che sieno presentati all' esame ed all' approvazione del Governo gli anzidetti accordi per riconoscere se valgano a tutelare coi migliori mezzi e sistemi sanciti dall' uso la sicurezza della circolazione dei treni e ad evitare ogni qualsiasi pericolo di collisioni;

Considerando che nessuna eccezione può farsi al progetto circa la regolarità sia del tracciamento, sia del profilo, non essendosi in alcun punto oltrepassati i limiti stabiliti dall' art. 15 del Capitolato annesso all' atto di concessione;

Considerando che le condizioni del Capitolato predetto non offrono fondamento ad osservazioni, circa il numero dei passaggi a livello, i quali ascendono a N. 42, e sono perciò distribuiti ad una media distanza di metri 656;

Che circa il numero e la luce dei diversi manufatti per il passaggio e per lo scolo delle acque provvede l' art. 229 della legge 20 marzo 1875 sui lavori pubblici;

Che convenientemente distribuiti e sufficienti per numero possono ritenersi i caselli di guardia e di segnalamento;

Considerando che la variante stata proposta fra le progressive 9085,75-12264,68 procura un risparmio senza recare alcun pregiudizio alla regolarità della ferrovia;

Considerando che le piante delle stazioni di Dueville e di Thiene non presentando una disposizione sufficientemente comoda per il servizio delle merci, dovranno perciò modificarsi coll'aggiunta di uno scambio di via, che renda liberi l'uno dall'altro i due binarii destinati l'uno ai vagoni in arrivo e l'altro ai vagoni in partenza, condizione questa che non può ottenersi col solo uso di una piattaforma girante;

Che mal disposta riesce pure nel suo complesso la stazione di Schio, e che volendosi ottenere manovre più semplici e più economiche sarà d'uopo riunire in modo più conveniente il servizio delle locomotive colla piattaforma girante, col rifornitore d'acqua e col magazzino del carbone;

Che colla rimessa delle locomotive sarà da aggiungersi una piccola officina necessaria per le piccole riparazioni, ed una camera di ricovero per un macchinista ed un fuochista almeno;

Che anche il servizio delle merci deve essere migliorato, e quello altresì della rimessa delle vetture, potendosi a tal fine utilizzare le due piccole piattaforme collocate senza scopo apparente sui binarii di corsa;

Che mediante uno studio più approfondito si potrà considerevolmente migliorare l'intiera stazione, senza alcun aumento di spesa;

Considerando circa i tipi dei fabbricati delle stazioni:

Che il fabbricato destinato ai viaggiatori ed al servizio della stazione di Schio non presenta una distribuzione comoda ed omogenea, non essendo per esempio ammissibile che il Capo Stazione sia confinato in un angolo del fabbricato, lontano dal servizio delle merci celeri e dal magazzino, nè che le tre sale dei viaggiatori siano

collocate in modo da richiedere almeno due guardie per il controllo dei biglietti;

Che a risparmio di tempo, anzichè studiare nuove combinazioni, si potrà scegliere un tipo di fabbricato sia per questa come per le altre stazioni, che già abbia fatto buona prova e raggiunga eziandio la economia della spesa;

Considerando che gli altri tipi di fabbricati non dànno luogo ad osservazioni d'importanza, bastando il richiamare l'attenzione sull'apertura assegnata alla rimessa delle carrozze, la quale come venne proposta di M. 3,05 non potrebbe forse bastare in ogni caso;

Considerando che si possono in massima approvare i tipi dei manufatti normali a condizione però che la loro applicazione venga fatta in atto pratico, d'accordo fra il rappresentante tecnico della Società e quello del Governo;

Considerando che egualmente possono approvarsi i tipi dei manufatti speciali, salvo l'obbligo al Concessionario di sottoporre all'approvazione del Ministero i particolareggiati progetti delle travature in ferro d'ogni forma e dimensione, e di sopprimere nelle murature gli angoli troppo acuti siccome si riscontrano nel ponte a due travate sul torrente Timonchio;

Considerando che la modificazione segnata nel progetto definitivo pel collocamento della stazione di Schio è meritevole di accettazione, siccome quella che riuscirà a maggior comodo della cittadinanza e specialmente vantaggiosa ai numerosi industriali del luogo;

Considerando che la stazione di Thiene quale venne proposta nel citato progetto definitivo può ravvisarsi assai convenientemente collocata per la generalità degli abitanti;

Che però senza notevole aumento di spesa potrebbesi trasportare dal punto dove è stata proposta dall'autore di detto progetto in altro punto di fronte alla contrada Fratta, od anche in un punto intermedio;

Che la preferenza a darsi fra le possibili combina-

zioni dipende esclusivamente dall' apprezzamento d' interessi locali che il Ministero non ha elementi per valutare, allo stato delle cose, con sufficienti cognizioni di causa;

DECRETA

Articolo 1.

Il progetto definitivo della strada ferrata dalla stazione di Vicenza a Schio, stato compilato dall' Ingegnere Federico Gabelli e portante la data del 4 febbraio 1874 è approvato colla variante fra le progressive 9085,75-12264,68 risultante dalla proposta 11 giugno 1874 dell' Ingegnere Monterumici.

Articolo 2.

La concessa approvazione è vincolata alle seguenti condizioni e dichiarazioni;

a) Che non si abbia a ritenere definitivamente accettato il primo tratto compreso fra la stazione di Vicenza ed il punto della ferrovia Vicenza-Padova, nel quale ha principio la diramazione verso Schio, se prima non saranno approvati dal Ministero gli accordi intervenuti colla Società Ferroviaria dell' Alta Italia allo scopo di rendere comune l' uso del primo tratto della ferrovia di Padova sopra indicato.

b) Che siano da modificarsi le piante delle stazioni di Schio, di Thiene e di Dueville a norma di quanto si è accennato nelle precedenti considerazioni, presentan-

done i nuovi progetti nella scala di 1 a 500 generalmente usata.

c) Che siano pure da modificarsi le piante di alcuni dei fabbricati delle stazioni, giusta le fatte osservazioni.

d) Che l' esecuzione dei manufatti normali venga all' atto pratico concordata col Sotto-Commissario Governativo.

d) Che siano sottoposti alla preventiva approvazione del Ministero i progetti delle travature in ferro di ogni forma e dimensione.

f) Che siano soppressi nelle murature gli angoli troppo acuti, quali si riscontrano nel ponte a due travate sul torrente Timonchio.

g) Che sia riservata la scelta dell' ubicazione della stazione di Thiene.

Il Sotto-Commissario Tecnico Governativo incaricato della vigilanza dei lavori di detta linea, curerà l' esatta osservanza delle disposizioni fatte col presente Decreto.

Roma, addì 27 *luglio* 1874

Il Ministro

SPAVENTA

N. 2097 Reg.

Certifico io Notaio che la presente copia tratta d' altrui mano, da me collazionata e firmata anco ne' precedenti fogli, è perfettamente conforme alla Matrice, del cui fatto rogito attesto, nonchè agli allegati A. B. C, eretta la prima in bollo da L. 1 , 20, gli allegati A. C,, aventi le marche da L. 1,20, e l' allegato B. eretto in bollo da L. 2,40, il tutto presso me esistente.

In fede munita dell' impressione del segno del mio Tabellionato, quale copia autentica la rilascio questo giorno 8 ottobre 1874.

Antonio dott. Marotti *fu Giuseppe Notaio residente in Vicenza.*

Registrato a Vicenza, li 7 ottobre 1874 lib. V. Pubb. N. 1278, colla tassa di L, 4,80.

Il Ricevitore

De Marci

N. 3361 Rep. N. 2122 Reg.

Regno d'Italia

L' anno 1874 (mille ottocento settanta quattro) in giorno di sabato 24 (ventiquattro) del mese di ottobre

Regnando Sua Maestà

VITTORIO EMANUELE II

Re d' Italia

Premesso che coll' istromento 2 ottobre 1874 N. 3343 di Repertorio e N. 2092 di Registro, atti miei, fra la Provincia di Vicenza e la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche venne stipulato il Contratto di costruzione ed esercizio della ferrovia Vicenza-Thiene-Schio coll'eventuale diramazione per Dueville-Marostica-Bassano;

Premesso che i contraenti intendono di modificare in taluna parte il Contratto stesso, come di arrecarvi alcuni schiarimenti;

Premesso che per parte della Società Veneta il Contratto 2 Ottobre 1874 N. 3343 - 2092, atti miei, venne omologato dall' Istromento 11 ottobre 1874 N. 16671-1464, atti Gualandra di Venezia, e che per parte della Provincia di Vicenza venne autorizzata la stipulazione dell' istromento 2 ottobre 1874 colle modificazioni e schiarimenti che vanno a dedursi nel presente atto, come risulta dalle deliberazioni della Deputazione Provinciale 15 corrente ed odierna, che assieme all' atto di omologazione della Società Veneta vengono unite al presente atto sotto le lettere *A. B. C.*;

All' oggetto ora di redigere in forma pubblica l' atto relativo, si sono costituiti personalmente dinanzi a me

Notaio ed alla contemporanea presenza dei sottoscritti testimonii, per la Provincia di Vicenza li signori:

Senatore **Lampertico Fedele** *fu Domenico*
Dottor **Antonio Tosidi** *fu Giovanni*
Avvocato **Lorenzo Tovaglia** *fu Antonio*

costituenti il Comitato Permanente ferroviario Vicenza-Thiene-Schio, domiciliati il primo in Vicenza, il secondo in Schio, il terzo in Thiene; per la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche sedente in Padova il signor:

Andrea Sacchetto *fu Giovanni Maria*

domiciliato in Padova per procura 27 settembre p. p. del Notaio di Padova Luigi Rasi, rilasciatagli dal Comm. Stefano Breda quale Presidente della detta Società, e pei poteri contenuti nell'atto di omologazione 11 corrente sopracitato (all. C.), i quali tutti nella suesposta rispettiva loro rappresentanza devengono alla stipulazione del presente Contratto.

Primo. La superiore narrativa viene dai costituiti pienamente ratificata, ritenendola parte integrante ed indivisa del presente Contratto.

Secondo. Si conviene che dopo le parole dell'art. 2 del Contratto 2 ottobre corrente « e da 7 usque 13 » si aggiungano « *compresa la espropriazione*; e dopo le seguenti parole « cioè ad eccezione » si aggiunga « *soltanto.*

Infine del capoverso primo dello stesso articolo dopo le parole « l'importo dei maggiori lavori occorrenti » si aggiungono « *senza deduzione del* 5 *per* 0[0.

Al capoverso secondo dopo le parole « dei singoli manufatti normali » si aggiungono « *senza deduzione del* 5 *per* 0[0;

Al capoverso quinto dopo le parole « ed ai trasporti e posizione in opera » si aggiungono « *senza deduzione del* 5 *per* 0[0; e dopo le parole « che avverrà quando la Provincia la determini e » si aggiungono « *al più presto possibile e*; ed infine dello stesso capoverso dopo le parole « esenti da dazio » si aggiungono « *e senza deduzione del* 5 *per* 0[0.

Al capoverso sesto dopo le parole « I fabbricati delle stazioni apprezzati senza deduzione » si sostituiscono alle parole errate « *del quinto*, che vengono tolte, quelle invece « *del* 5 *per* 0[0. A schiarimento dell' art. 2. si avverte qui che col convegno di Padova 7 novembre 1872 veniva pattuito un ribasso del 5 per 0[0 sull' importare complessivo delle spese portate dal progetto Breda-Foffani 30 dicembre 1869.

In quel progetto, determinati per ogni categoria di lavori i relativi importi, veniva in ultimo sopra la somma complessiva aggiunto un 5 per 0[0 per interessi di capitali, spese di amministrazione, ecc.

Nella redazione invece del nuovo progetto di dettaglio 4 febbraio 1874 vennero determinate le spese dei diversi lavori, e sulla loro somma si è ommesso l' aggiunta del 5 per 0[0 nella mira di risparmiare il calcolo pattuito d' un corrispondente ribasso: perciò si ammettono le rettifiche a tutti i prezzi citati nell' art. 2 ed altri, cioè l' aggiunta delle parole « e senza il ribasso del 5 per 0[0 » anche là dove al capoverso sesto è scritto per errore « senza deduzione del quinto.

Terzo. Dopo le parole « in proporzione del lavoro eseguito » si aggiungono « *ed i prezzi di progetto senza deduzione del* 5 *per* 0[0 *delle espropriazioni pagate.*

Quarto. All' art. 4 dopo le parole « dovranno essere compiuti » si aggiungono le parole « *assieme ai fabbricati.*

Quinto. All' art. 6 dopo le parole « fatte dalla Società Veneta » si aggiungono: *a sue spese.*

Sesto. All' art. 9 dopo le parole « pel correspettivo chilometrico di L. 5500 » si aggiungono: *pagabili coi redditi lordi dell' esercizio come nell' art.* 13.

Settimo. All' art. 9 si sopprime tutto il capoverso che cominciando colle parole « Nel caso in cui la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio restasse avulsa ecc., finisce colle altre » diramazione più sotto contemplata (art. 18) non renda il prodotto lordo di It. L. 5500 annue » e si sostituisce col seguente: *La Società Veneta potrà senza che perciò diminuisca il correspettivo convenuto limitare a due i treni giornalieri finchè la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio tanto sola quanto unita alla diramazione contemplata all' art.* 18 *non renda il prodotto lordo di It. L.* 5500 *annue al chilometro.*

Ottavo. All' art. 11 dopo le parole « è ritenuto che non si superi la somma di L. 500,000 » si aggiungono: *di valore complessivo.*

Nono. All' art. 14 dopo le parole « se per raggiungere questi maggiori prodotti vi fosse bisogno di un quarto treno » si aggiungono: *per questo quarto treno.*

Decimo. All' art. 18 dopo le parole « alle stesse condizioni della linea Vicenza-Thiene-Schio » si aggiungono: *e sino alla scadenza di quelle, ritenuto però che il passaggio in cosa giudicata della sentenza arbitramentale di cui l' antepenultimo capoverso di questo articolo non ritardi oltre l'anno dal* 2 *ottobre* 1874, *nel quale caso la scadenza dell' esercizio in questa diramazione sarà prolungata di tanto quanto sia il maggior tempo necessario al passaggio in cosa giudicata della predetta sentenza arbitramentale, per modo che la Società possa esercitare questo tronco per almeno* 19 *anni.*

Undecimo. All' art. 21 dopo le attuali sue ultime parole « compossibile alla Società l' uso del materiale stesso » si aggiungono: *la Provincia avrà inoltre il diritto di ritenzione sul quoto dei compensi corrisposti dal Governo con-*

templati all' art. 17 *e pagabili annualmente se alla scadenza dell' anno non sarà giustificato per dichiarazione del Commissario Governativo sia il regolare esercizio, che l' ordinaria manutenzione della strada, e fino a che l' uno e l' altra non sieno pienamente regolarizzate.*

Cerziorati i costituiti delle leggi relative.

Fatto ed a chiara ed intelligibile lettura pubblicato ai costituiti stessi, e testimonii tutti contemporaneamente presenti, celebrato in questa Città di Vicenza, nel palazzo di proprietà del Co. Antonio Da Porto situato in via Principe Umberto, in una stanza in primo piano ad uso d' ufficio della Deputazione Provinciale con poggiuoli respicienti la via Cavour.

Presenti per testimonii i signori Albertini Pietro del fu Giovanni e Bonturini Antonio di Paolo, quivi domiciliati noti ed idonei, i quali unitamente ai costituiti e me Notaio passano a firmarsi.

Fedele Lampertico fu Domenico
Antonio Toaldi fu Giovanni
Lorenzo Tovaglia fu Antonio
Andrea Sacchetto *Procuratore*
Pietro Albertini *Testimonio*
Antonio Bonturini »
Antonio dott. Marotti fu Giuseppe, *Notaio residente in Vicenza.*

Allegato *A.* al N. 3361 Rep.

Deputazione Provinciale di Vicenza

Al N. 2041

Seduta 13 *ottobre* 1874

La Deputazione Provinciale radunatasi in seduta nel giorno 13 corrente, e preso in esame il Contratto per la

costruzione ed esercizio della ferrovia Vicenza - Thiene - Schio, prodotto col foglio 8 corrente N. 106 di questo onorevole Comitato;

Considerando che nessun risultato definitivo erasi ottenuto nell' abboccamento del giorno 10 corrente accennato dalla nota Provinciale 11 corrente N. 2041, ed è urgente la definizione dell' argomento;

DELIBERA

di omologare il Contratto suddetto, qualora vi sieno introdotte le seguenti modificazioni:

All' art. 2 dopo le parole « e da 7 usque 13 » si aggiunga: *compresa l' espropriazione*, e dopo le parole « ad eccezione » si aggiunga: *soltanto*.

All' art. 3 dopo le parole « del lavoro eseguito » si aggiunga: *e dei prezzi di progetto delle espropriazioni pagate*.

All' art. 4 secondo allinea, dopo le parole « i lavori della sottostruttura » si aggiunga: *e dei fabbricati*.

All' art. 6 allinea primo, dopo le parole « fatte dalla Società Veneta » si aggiunga: *a sue spese*.

All' art. 9 dopo le parole « chilometrico di L. 5500 » si aggiunga: *pagabili coi redditi lordi dell' esercizio come all' art.* 13.

All' art. 9 dopo le parole « più sopra contemplata » si aggiunga: *nel caso venisse costruita*.

All' art. 11 dopo le parole « somma di L. 500,000 » si aggiunga: *di valore complessivo*.

All' art. 14, secondo allinea, dopo le parole « di un quarto treno dovrà » si aggiunga: *per questo quarto treno*.

All' art. 18, infine del primo allinea, dopo le parole « di Vicenza-Thiene-Schio » si aggiunga: *e fino alla scadenza di quelle*.

All' art. 21 si aggiunga infine: Ad ulteriore garanzia degli obblighi assunti dalla Società per l' esercizio della

strada ferrata si conviene che la Provincia non sarà tenuta a pagare alla Società il quoto dei compensi corresposti dal Governo e contemplati dall' art. 17, se alla scadenza dell' anno non avrà giustificato di avere regolarmente eseguito l' esercizio della ferrovia, e che tanto la stessa quanto il suo armamento e gli edifizii si trovano in istato di lodevole manutenzione.

Il Preside

P. MAZZOLENI

I Deputati Provinciali

Mistrorigo, Meschinelli, Tessari, Dolfin, Toaldi, Renier, Tovaglia

Valsecchi Segretario

Allegato B. al N. 3361 Rep.

Deputazione Provinciale in Vicenza

N. 2115.

OGGETTO

Contratto ferroviario Vicenza - Thiene - Schio

Vicenza, 24 ottobre 1874.

La Deputazione Provinciale radunatasi oggi in seduta, alla quale intervennero i signori quì sottofirmati, preso in esame l' oggetto sopraccennato delibera di approvare quanto segue:

La Società Veneta per imprese e costruzioni accetta tutte le rettifiche proposte dalla Deputazione Provinciale al Contratto 2 ottobre 1874, e che sono registrate nel foglio 15 ottobre 1874 N. 2041 della Deputazione stessa.

Si aderisce alla proposta che al capoverso 5 dell' art. 1 sulla ordinazione del ferro, siano aggiunte le parole: *al più presto possibile.*

1. A schiarimento dell' art. 2 si avverte qui, che col convegno di Padova 7 novembre 1872 veniva pattuito un ribasso del 5 per 0[0 sull' importare complessivo delle spese portate dal progetto Breda-Foffani 30 dicembre 1869. In quel progetto, determinati per ogni categoria di lavori i relativi importi, veniva ad ultimo sopra la somma complessiva, aggiunto un 5 per 0[0 per interessi di capitali spese di amministrazione ecc. Nella redazione invece del nuovo progetto di dettaglio 4 febbraio 1874 vennero determinate le spese dei diversi lavori, e sulla loro somma si è ommesso l' aggiunta del 5 per 0[0 nella mira di risparmiare il calcolo pattuito di un corrispondente ribasso. Per ciò si ammettono le rettifiche a tutti i prezzi citati nell' art. 2, cioè l' aggiunta delle parole « e senza ribasso del 5 per 0[0 » anche là dove al capoverso 6 è scritto per errore « senza deduzione del quinto. »

2. L' aggiunta proposta dalla Deputazione all' art. 21 verrebbe accettata, però con qualche modificazione di forma, la quale viene proposta come segue:

La Provincia avrà inoltre il diritto di ritenuta sul quoto dei compensi corrisposti dal Governo, contemplati all' art. 17 e pagabili annualmente, se alla scadenza dell' anno non sarà giustificato per dichiarazione del Commissario Governativo sia il regolare esercizio che l' ordinaria manutenzione della strada, e sino a che l' uno e l' altra non sieno pienamente regolarizzati.

3. All' art. 18 La Deputazione Provinciale rettificava che la scadenza dell' esercizio eventualmente impreso

della strada Marostica-Bassano, dovesse aver termine coll' esercizio della ferrovia Thiene-Schio. Tale rettifica viene ammessa dalla Società, colle parole « e fino alla scadenza di quelle, ritenuto però che il passaggio in cosa giudicata della sentenza arbitramentale, di cui l' antipenultimo capoverso di questo articolo, non ritardi oltre l' anno dal dì 2 ottobre 1874, nel qual caso la scadenza dell' esercizio in questa diramazione sarà prolungata di tanto, quanto sia il maggiore tempo necessario al passaggio in cosa giudicata della predetta sentenza arbitramentale, per modo che la Società possa esercitare la ferrovia almeno per 19 anni. »

Per ultimo il Consiglio d' Amministrazione della Società avrebbe modificato come segue l' art. 19 :

La Società Veneta potrà, senza diminuire il correspettivo convenuto, limitare a due i treni giornalieri sino a che la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio tanto sola quanto riunita alla diramazione contemplata all' art. 18 non renda il prodotto lordo di L. 5500 al chilometro.

Il Presidente

P. MAZZOLENI

I Deputati Provinciali

Mistrorigo, Meschinelli, Tessari, Tonidi, Remier, Tovaglia

Valsecchi Segretario

Allegato *C.* al N. 3361 di Rep.
N. di Rep. 16671, di Reg. 1464.

REGNO D' ITALIA
REGNANDO SUA MAESTÀ
VITTORIO EMANUELE II.
Re d' Italia

Venezia, questo giorno di Domenica 11 ottobre 1874.

Si sono costituiti dinanzi me Notaio ed alla presenza degli infrascritti testimonii i signori:

Co. Nicolò Papadopoli *del fu Giovanni*
Angelo Levi *del fu Abramo*
Vincenzo Zatta *del fu Giovanni*
Bartolomeo Cav. Clementi *del fu Gio. Battista*
Andrea Sacchetto *del fu Gio. Maria*
Angelo Errera *del fu Benedetto*

comparenti a me noti, il primo, il secondo ed il sesto, domiciliati in Venezia, il terzo a Padova, il quarto a Vicenza, ed il quinto pure a Padova, i quali hanno riconosciuto di essersi convocati e riuniti sotto la forma del Consiglio d' Amministrazione della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche residente in Padova, avendo assunto il signor Co. Nicolò Papadopoli la funzione di Presidente, ed il signor Andrea Sacchetto, quella di Segretario del Consiglio stesso, per essere attualmente in Roma, tanto il Presidente, che il Segretario ordinario del Consiglio stesso.

Il Consiglio, presa cognizione dell' istromento 2 ottobre corrente, celebrato in Vicenza dal Notaio Antonio dott. Marotti al N. 3343 di Repertorio 2092 di Registro, e debitamente registrato col diritto fisso di L. 1,20, ha deliberato di omologare, siccome omologa, il Contratto stesso stipulato dal signor Andrea Sacchetto nell' interesse della

Società, sotto però la condizione che a parziale modificazione dell'art. 9 del medesimo, sia dichiarato che la Societa Veneta possa, senza diminuire il correspettivo convenuto, limitare a due i treni giornalieri, finchè la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio, tanto sola quanto riunita alla diramazione contemplata all'art. 18, non renda il prodotto lordo di It. L. 5500 annue al chilometro, nonchè sotto la condizione che l'ordinazione del ferro segua al più presto possibile, e non più tardi di mesi sei dal dì 2 ottobre corrente, dando facoltà ad esso signor Andrea Sacchetto di concretare quelle eventuali varianti al Contratto stesso, che credesse giusto e conveniente dietro sua scienza e coscienza.

Del presente atto ne sono stato rogato io Notaio infrascritto, avendo cerziorato li signori comparenti delle leggi in proposito.

Fatto, letto e pubblicato a chiara voce da me Notaio nel Palazzo Papadopoli a S. Marina, Parrocchia S. Maria Formosa N. .... in una stanza del primo piano respiciente il Rivo di S. Marina alla presenza dei signori Comparenti stessi e dei signori Placido Businari di Gio. Battista ed Antonio Radici del fu Gaetano testimonii noti, idonei e qui domiciliati, i quali unitamente ai detti comparenti ed a me Notaio si sottoscrivono.

Nicolò Papadopoli *fu Giovanni, Presidente*
Angelo Levi *fu Abramo*
Vincenzo Zatta *fu Giovanni*
Bartolomeo Clementi *fu Gio. Battista*
Andrea Sacchetto *fu Gio. Maria, Segretario*
Angelo Errera *fu Benedetto*
Placido Businari *di Gio. Battista, Testimonio*
Antonio Radici *fu Gaetano* »
Carlo dott. Gualandra *del fu Paolo, Notaio*

Registrato in Venezia il 12 ottobre 1874.
N. 2615 lib. 8. Esatte L. 1,20.

Fir. *Omboni*

N. di Reg. 1465.

La presente Copia da me collazionata ed autenticata, d' altra mano fu tratta dalla matrice a mio Rogito, estesa in bollo da L. 1,20, debitamente registrata, e concordando la munisco del mio tabellionato questo giorno 12 ottobre 1874,

Carlo dott. Gualandra *del fu Paolo, Notaio residente in Venezia.*

Visto, si legalizza la firma di Carlo Gualandra Notaio.

Dal Tribunale Civile e Correzionale,
Venezia, li 12 *ottobre* 1874

Il Vice-Presidente

MAGAROTTO

GASPARETTI *V. C.*

N. 2143 Reg.

Certifico io Notaio che la presente copia tratta d' altrui mano, da me collazionata e firmata anche nei precedenti fogli è perfettamente conforme alla matrice, del cui fatto rogito attesto, nonchè agli inserti allegati *A. B. C.* eretta la prima e l' allegato *C* in bollo da L. 1,20, portanti la marca da L. 1,20 gli allegati *A. B.* ambedue presso me esistenti.

In fede munita dell' impressione del segno del mio tabellionato quale copia autentica la rilascio questo giorno 9 novembre 1874.

Antonio dott. Marotti *fu Giuseppe, Notaio residente in Vicenza.*

N. 3390 Rep. N. 2189 di Reg.

REGNO D' ITALIA

L'anno 1874 (milleottocento settantaquattro) in giorno di mercordì 2 (due) del mese di dicembre.

REGNANDO SUA MAESTÀ

VITTORIO EMANUELE II

Re d' Italia

Per le spese di costruzione ed armamento della nuova strada ferrata Vicenza - Thiene - Schio questa Deputazione Provinciale fu autorizzata dal Provinciale Consiglio a provvedere mediante un prestito di due milioni e mezzo di lire, estinguibile al 7 per 0[0 durante anni 40, oltre le spese. Ora, intendendo la medesima di provvedere intanto alla somma di It. L. 1,360,000 ai riguardi del correspettivo già convenuto dal Comitato ferroviario colla Società Veneta di costruzioni nei contratti 2 e 24 ottobre p. p. atti miei, ai N. 3343 e 3361 di Repertorio, ed avendo la Presidenza di questa Banca Popolare accordata la sua cooperazione alla emissione e gestione del prestito relativo fra essa Presidenza e la Provinciale Deputazione, all' oggetto di redigere in pubblica forma l' atto relativo si sono costituiti personalmente dinanzi a me Notaio ed alla contemporanea presenza dei sottofirmati testimonii li signori:

Cav. Paolo Bassi fu Carlo

Consigliere Delegato, facente per questa Deputazione Provinciale e

Cav. Emanuele Lodi fu Pier Mauro

quale Presidente di questa Banca Popolare, qui domiciliati ed a me cogniti, stipulano e convengono ognuno nelle rispettive loro rappresentanze quanto e come segue:

Primo. Saranno emesse 16,000 obbligazioni da It. L. 100 cadauna al prezzo di emissione stabilito in It. L. 85, fruttanti annue L. 5 nette dalla data dell' emissione, e pagabili semestralmente al 1. luglio ed al 1. gennaio d' ogni anno fino alla rispettiva estinzione.

Secondo. Le obbligazioni garantite dalla Provincia saranno emesse dalla Deputazione Provinciale colle firme del suo Presidente e di un Deputato, e controfirmate dal Presidente, dal Direttore e dal Cassiere della Banca Popolare di Vicenza incaricata della operazione.

Terzo. Fino dall'emissione od anche successivamente, le obbligazioni potranno farsi nominative, sotto l' osservanza delle discipline che saranno ostensibili presso gli Ufficii incaricati della emissione.

Quarto. Tutte le obbligazioni porteranno la data 1. gennaio 1875; saranno marcate con un numero progressivo, e munite di coupons per la riscossione dei semestrali interessi.

Quinto. Le obbligazioni di questo prestito al portatore saranno ricevute in cauzione per affittanze, appalti di lavori, servigii e forniture di qualsiasi genere riguardante l' amministrazione della Provincia, e la Deputazione darà facoltà ai Comuni, ed agli Istituti di beneficenza della Provincia di riceverle in cauzione pei medesimi titoli.

Sesto. La Deputazione inviterà pure il Ricevitore Provinciale e gli Esattori Comunali ad accettare i coupons degli interessi a pagamento delle sovrimposte provinciali scadenti nei due mesi prossimi alla loro maturazione.

Settimo. Anche la Banca Popolare nei riguardi delle sue sovvenzioni parificherà ai valori pubblici le obbligazioni al portatore di questo prestito.

Ottavo. La Banca poi soddisferà i coupons affluiti al Ricevitore Provinciale anche prima della scadenza, ed in precisa scadenza pagherà tutti gli altri che verranno presentati per l' incasso.

Nono. Le obbligazioni saranno rimborsate alla pari entro anni 36 mediante estrazioni a sorte per le somme annualmente determinate nell' unita tabella sub. A.

Decimo. Le estrazioni si faranno in giugno e dicembre di ogni anno, saranno pubblicate nel Giornale di Vicenza, e saranno dalla Cassa della Banca rimborsate a datare dal 1. luglio e 1. gennaio successivi.

Decimoprimo. A provvedere i fondi annualmente occorrenti per il pagamento degli interessi e delle rate d' ammortamento, la Provincia disporrà sulla Ricevitoria Provinciale per versamenti alla Banca in sei rate uguali nei mesi di febbraio, aprile, giugno, agosto, ottobre e dicembre di ogni anno, non più tardi del giorno 15 di detti mesi.

Decimosecondo. Le sottoscrizioni al prestito, ed i versamenti relativi si riceveranno dalla Banca tanto al suo ufficio in Vicenza, quanto in quello delle sue succursali di Lonigo, Thiene ed Arzignano dal giorno 2 al giorno 16 del mese di gennaio 1875, inclusivamente, e potranno essere chiuse anche prima di detto giorno per ordine della Deputazione, ove risulti coperta la somma richiesta.

Decimoterzo. Qualora le sottoscrizioni sorpassassero il numero delle 16000 obbligazioni, avrà luogo una proporzionale riduzione, ritenuto che potranno essere annullate le sottoscrizioni fatte per uu numero di obbligazioni inferiore a quello, che secondo il risultato proporzionale, occorrebbe per averne una.

Decimoquarto. Il risultato della sottoscrizione e della riduzione sarà fatto conoscere mediante pubblicazione nel Giornale dì Vicenza entro il 15 febbraio 1875, e col giorno successivo si verificherà la restituzione delle somme, che giusta la riduzione stessa risultassero versate in più.

Decimoquinto. I versamenti dovranno effettuarsi:

Per lire 15 alla sottoscrizione.
» 15 entro il mese di febbraio 1875.
» 15 » » di marzo »
» 20 » » di aprile »
» 20 » » di maggio »

Decimosesto. Pei singoli versamenti saranno rilasciate corrispondenti ricevute. I titoli definitivi saranno consegnati all' atto dell' ultimo versamento, verso restituzione delle ricevute.

Decimosettimo. Ove i versamenti fossero ritardati, il sottoscrittore moroso dovrà corrispondere l' interesse dell' 8 per 0[0 in ragione d' anno, e se il ritardo fosse protratto oltre il giugno 1875 perderà i versamenti fatti, che resteranno a vantaggio della Provincia.

Decimottavo. In correspettivo dell' emissione e della gestione del prestito per tutta la sua durata la Provincia corrisponderà alla Banca il 2 per 0[0 sull' importo *effettivo* (non nominale) delle azioni realmente sottoscritte, del quale la Provincia sarà addebitata dalla Banca in conto corrente senza interesse.

Decimonono. Non si dubita del pieno esito della sottoscrizione, ma se spirato il termine sopra fissato, e le eventuali proroghe che si credessero d' accordare, la Deputazione ritenesse chiusa l' operazione sénza che essa raggiunga i tre quarti del capitale sopra determinato, la Banca potrà chiedere un equo aumento del correspettivo, però non mai oltre ad un altro mezzo per 0[0.

Ventesimo. La Banca s' impegna di partecipare al prestito firmando per N. 1000 obbligazioni, che non saranno soggette a riduzione, e resteranno vincolate a cauzione degli impegni da essa col presente assunti, e ciò fino a tanto che in seguito ad eventuali estrazioni esse rappresentino l' effettivo importo di It. L. 60,000; i vuoti delle successive estrazioni saranno colmati dalla Banca mediante corrispondenti depositi d' altri valori pubblici.

Ventesimoprimo. A misura che i fondi del prestito affluiranno nella Cassa della Banca Popolare, la Deputazione potrà sopra di essa, previo l' avviso di giorni 10, staccar ordini di pagamento agli scopi del prestito, e pel primo anno anche a soddisfacimento delle spese e tasse di emissione, della tassa di circolazione e ricchezza mobile, delle

rate d' interessi e d' ammortamento, e delle somme eventualmente occorribili a completare il deposito cauzionale portato dalla concessione della strada.

Ventesimosecondo. Per le somme che in causa di ritardi nei lavori della strada rimanessero giacenti in cassa della Banca da 1. gennaio 1876 in avanti, potrà essere dalla Banca prestato e dalla Deputazione richiesto un corrispondente straordinario deposito in Buoni del Tesoro, rendita dello Stato od altri pubblici valori.

Ventesimoterzo. Fra la Deputazione e la Banca saranno concertate opportune norme per l' andamento regolare dei convenuti servigii.

Ventesimoquarto. Le spese di questo atto, quelle per l' approntamento delle quietanze e delle obbligazioni, le tasse di registro, bollo e circolazione delle medesime, nonchè l' imposta di ricchezza mobile sugli interessi restano per patto tutte e carico della Provincia.

Cerziorate le parti delle leggi relative. Fatto ed a chiara ed intelligibile lettura, anco dell' inserto allegato *A*, pubblicato alle parti stesse e testimonii tutti contemporaneamente presenti, celebrato in questa Città di Vicenza nel Palazzo Prefettizio, e precisamente nella stanza d' ufficio del Cav. Consigliere Delegato con due finestre respicienti la via del Monte di Pietà.

Presenti per testimonii li signori Domenico Morbin di Luigi e Gaetano Varese fu Luigi quivi domiciliati, noti ed idonei, i quali unitamente alle parti e me Notaio passano a firmarsi.

Paolo Bassi fu Carlo Consigliere Delegato
Emanuele Lodi Presidente della Banca Popolare
Gaetano Varese Testimonio
Morbin Domenico »
Antonio dott. Marotti fu Giuseppe, Notaio residente in Vicenza.

Allegato *A* al N. 2390 di Repertorio.

Risultati dei conteggi per interessi e per ammortamento

Anno	Capitale delle Obbligazioni in circolazione	Interessi semestrali del 5 0[0 annuo		Ammortamento del Capitale
1875	1600000	40000	00	10000
	1590000	39750	00	10000
1876	1580000	39500	00	10000
	1570000	39250	00	10000
1877	1560000	39000	00	10000
	1550000	38750	00	10000
1878	1540000	38500	00	10000
	1530000	38250	00	10000
1879	1520000	38000	00	10000
	1510000	37750	00	10000
1880	1500000	37500	00	12500
	1487500	37187	50	12500
1881	1475000	36875	00	12500
	1462500	36562	50	12500
1882	1450000	36250	00	12500
	1437500	35937	50	12500
1883	1425000	35625	00	12500
	1412500	35312	50	12500
1884	1400000	35000	00	12500
	1387500	34687	50	12500
1885	1375000	34375	00	12500
	1362500	34062	50	12500
1886	1350000	33750	00	15000
	1335000	33375	00	15000
1887	1320000	33000	00	15000
	1305000	32625	00	15000
1888	1290000	32250	00	15000
	1275000	31875	00	15000
1889	1260000	31500	00	17500
	1242500	31062	50	17500
1890	1225000	30625	00	17500
	1207500	30187	50	17500
1891	1190000	29750	00	18000
	1172000	29300	00	18000
Da riport.	47897000	1227425	00	446000

Anno	Capitale delle Obbligazioni in circolazione	Interessi semestrali del 5 0[0 annuo		Ammortamento del Capitale
	Rip. 47897000	1227425	00	446000
1892	1154000	28850	00	20000
	1134000	28350	00	20000
1893	1114000	27850	00	20000
	1094000	27350	00	20000
1894	1074000	26850	00	21000
	1053000	26325	00	21000
1895	1032000	25800	00	22000
	1010000	25250	00	22000
1896	988000	24700	00	23500
	964500	24112	50	24000
1897	940500	23512	50	24000
	916500	22912	50	25000
1898	891500	22287	50	25000
	866500	21662	50	26000
1899	840500	21012	50	26500
	814000	20350	00	27500
1900	786500	19662	50	28000
	758500	18962	50	28500
1901	730000	18250	00	29500
	700500	17512	50	30000
1902	670500	16762	50	31000
	639500	15987	50	31500
1903	608000	15200	00	32500
	575500	14387	50	33000
1904	542500	13562	50	34000
	508500	12712	50	35000
1905	473500	11837	50	35500
	438000	10950	00	37000
1906	401000	10025	00	37500
	363500	9087	50	38500
1907	325000	8125	00	39500
	285500	7137	50	40500
1908	245000	6125	00	41500
	203500	5087	50	42500
1909	161000	4025	00	43500
	117500	2937	50	44500
1910	73000	1825	00	46000
	27000	675	00	27000
	73,417,500	1,835,437	50	1,600,000

DIMOSTRAZIONE RIASSUNTIVA

Obbligazioni 16,000 a L. 85 fanno entrare		L. 1,360,000.00
Occorrono per la costruzione della ferrovia		» 1,321,754:00
Civanzano		L. 38,246.00
Corrisponsione della Provincia per pagamento degli interessi e per ammortamento del prestito del 7 per 0[0 L. 1,360,000 ossia annue L. 95,200 per anni 36 . .		» 3,427,200.00

EROGAZIONI

Per interessi . . .	L. 1,835,437,50	
Per capitale	» 1,600,000,00	
		» 3,435,437.50
Rimangono disponibili		L. 30,008.50

Paolo Bassi fu Carlo, Consigliere Delegato
Emanuele Lodi Presidente della Banca Popolare
Merbin Domenico Testimonio
Gaetano Varese »
Antonio dott. Maretti fu Giuseppe, *Notaio residente in Vicenza.*

N. 2300.

Visto e si omologa il presente Contratto in relazione alla deliberazione della Deputazione Provinciale 23 novembre 1874.

Vicenza, li 12 *dicembre* 1874

per Il Presidente
BASSI

I Deputati Provinciali
Tealdi, Delfin, Mistrorigo, Tessari, Tovaglia, Renier

Il Segretario Capo
Revese

N. 2201 Rep.

Certifico io sottoscritto che la presente copia tratta d' altrui mano, da me collazionata e firmata anco ne' precedenti fogli, è conforme alla matrice del cui fatto rogito attesto, nonchè all' inserto allegato, ambedue in bollo da L. 1,20 e presso me esistenti. In fede munita dell' impressione del segno del mio tabellionato quale copia autentica la rilascio questo giorno 9 dicembre 1874.

Antonio dott. Maretti fu Giuseppe, Notaio residente in Vicenza.

N. 3450 Rep. N. 2401 Reg.

Regno d'Italia

L' anno 1875 (mille ottocento settanta cinque) in giorno di mercordì 14 (quattordici) del mese di aprile

Regnando Sua Maestà

VITTORIO EMANUELE II

Re d' Italia

A formare i due milioni e mezzo di prestito, già autorizzato dal Consiglio Provinciale per la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio, mancando la somma effettiva di It. L. 1,140,000 tenuta ai riguardi dell' armamento, ed essendo già ordinato dal Comitato il ferro a tal uopo occorrente, la Provinciale Deputazione a nome della Provincia ha aperto un prestito di seconda emissione per l'importo nominale di It. L. 1,340,000 che venne assunto da questa Banca Popolare ai patti e colle norme tracciate nella minuta da essa Deputazione approvata nella seduta 10 corrente, e che quivi in originale viene dimessa.

All' oggetto pertanto di redigere in forma pubblica l' atto relativo si sono costituiti personalmente dinanzi a me Notaio, ed alla contemporanea presenza dei sottofirmati testimonii li signori:

Comm. Pericle Mazzoleni fu Angelo

R. Prefetto, faciente per questa Deputazione Provinciale a ciò autorizzato dalla succitata minuta.

Cav. Emanuele dott. Lodi fu Pier Mauro

quale Presidente di questa Banca Popolare qui domiciliati

ed a me cogniti, i quali stipulano e convengono nelle rispettive suindicate loro rappresentanze quanto e come segue:

Primo. Viene dalla Provincia aperto un prestito complementare, o di seconda emissione, per l' importo nominale di It. L. 1,340,000 al tasso effettivo di L. 85 rimborsabili con L. 100, e fruttanti annue L. 5 nette a datare da 1. luglio 1875, pagabili di sei in sei mesi al 1. gennaio e 1. luglio di ogni anno fino all' estinzione delle rispettive obbligazioni, che avverrà entro 36 anni dalla data d' emissione 1. luglio 1875, e nelle stesse scadenze e proporzioni di quelle di prima emissione.

Secondo. L' importo totale di questo prestito viene coperto dalla Banca Popolare in Vicenza, a cui saranno rilasciate al termine dei versamenti le corrispondenti obbligazioni, restando libero alla medesima tanto di trattenersi e negoziare le stesse obbligazioni, quanto di aprire la pubblica sottoscrizione, e di stabilire coi sottoscrittori il tasso di emissione, le epoche dei versamenti, e la decorrenza degli interessi che meglio crederà convenire all' esito dell' operazione.

Terzo. Tuttavia le epoche dei versamenti non potranno essere mai dalla Banca determinate oltre 6 mesi dalla data 1. luglio 1875, fermo nella medesima l' obbligo che espressamente assume di soddisfare da oggi in poi a qualunque fosse per occorrere delle spese, al cui oggetto fu aperto questo prestito, senza riguardo alle scadenze de' suoi versamenti.

Quarto. Le obbligazioni garantite dalla Provincia saranno dalla Deputazione Provinciale emesse al Portatore per quegli importi che saranno d' accordo colla Banca determinati, ed avranno del resto la stessa forma, e le stesse firme di quelle della prima emissione, portando solo in fronte il motto « *Seconda Emissione* ».

obbligazioni di seconda emissione, che importi L. 100,000 e ciò fino a tanto che in seguito alle eventuali estrazioni esse rappresentino l'effettivo valore di It. L. 60,000: i vuoti delle successive estrazioni saranno colmati dalla Banca mediante corrispondenti depositi di altri valori pubblici.

Decimosecondo. La Deputazione da oggi in poi potrà, come si disse, staccar ordini di pagamento sulla Cassa della Banca previo avviso di giorni 10 per ispese agli scopi di questo prestito, e durante il primo anno anche pel soddisfacimento delle spese e tasse di emissione, della tassa di circolazione, e di ricchezza mobile, delle rate d'interessi e di ammortamento, e delle somme eventualmente occorribili a completare il deposito cauzionale per la concessione della strada.

Decimoterzo. Per le somme che di questo prestito rimanessero giacenti in Cassa della Banca da 1. gennaio 1876 in avanti, potrà essere dalla Banca prestato e dalla Deputazione richiesto un corrispondente straordinario deposito in Buoni del Tesoro, rendita dello Stato, od altri pubblici valori.

Decimoquarto. Le spese tutte di questo atto, quelle per l'approntamento delle quietanze e delle obbligazioni, le tasse di registro e bollo, e sulla circolazione delle medesime, nonchè l'imposta di ricchezza mobile sugli interessi, restano assunte dalla Provincia nella stessa forma, e misura come si trattasse di altrettante obbligazioni da L. 100, con godimento da 1. luglio 1875 in poi.

Decimoquinto. In quanto poi la nuova forma di emissione che la Banca trovasse di proporre venisse a procurare dei risparmi sulle indicate spese e tasse normali, essi verranno divisi a metà fra la Provincia e la Banca.

Decimosesto. A termini della dimessa minuta una copia autentica del presente istromento verrà rassegnata alla Deputazione Provinciale per la sua omologazione.

Cerziorati li costituiti delle leggi relative.

Fatto, ed a chiara ed intelligibile lettura pubblicata ai costituiti stessi e testimonii tutti contemporaneamente presenti, celebrato in Vicenza nel Palazzo prefettizio e precisamente nella stanza d'ufficio dell'Illustr. Signor Prefetto.

Presenti per testimonii li signori Domenico Morbin di Luigi, ed Angelo Segala di Pietro quivi domiciliati, noti ed idonei, i quali unitamente ai costituiti e me Notaio passano a firmarsi.

Pericle Mazzoleni Prefetto Presidente della Deputazione Provinciale.

Emanuele Lodi Presidente della Banca Popolare
Domenico Morbin Testimonio
Angelo Segala »
Antonio dott. Maretti *fu Giuseppe, Notaio residente in Vicenza.*

Alleg. al N. 3500 di Rep.

Vicenza, li 10 *aprile* 1875

A formare i due milioni e mezzo di prestito, già autorizzato dal Consiglio Provinciale per la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio, mancando la somma effettiva di L. 1,140,000 tenuta ai riguardi dell'armamento, ed essendo già ordinato dal Comitato il ferro a tal uopo occorrente, la Provinciale Deputazione all'oggetto di provvedervi è devenuta colla Presidenza di questa Banca Popolare alla seguente stipulazione:

1. Viene dalla Provincia aperto un prestito complementare, o di seconda emissione, per l'importo nominale

di L. 1,340,000 al tasso effettivo di L. 85 rimborsabili con L. 100, e fruttanti annue L. 5 nette a datare da 1. luglio 1875, pagabili di sei in sei mesi al 1. gennaio e 1. luglio di ogni anno fino all' estinzione delle rispettive obbligazioni, che avverrà entro 36 anni dalla data d' emissione 1. luglio 1875, e nelle stesse scadenze e proporzioni di quelle di prima emissione.

2. L' importo totale di questo prestito viene coperto dalla Banca Popolare in Vicenza, a cui saranno rilasciate al termine dei versamenti le corrispondenti obbligazioni; restando libero alla medesima tanto di trattenersi e negoziare le stesse obbligazioni, quanto di aprire la pubblica sottoscrizione e di ristabilire coi soscrittori il tasso di emissione, le epoche dei versamenti, e la decorrenza degl' interessi che meglio crederà convenire all' esito dell' operazione.

3. Tuttavia le epoche dei versamenti non potranno essere mai dalla Banca determinate oltre 6 mesi dalla data 1. luglio 1875, ferma nella medesima l' obbligo, che espressamente assume di soddisfare da oggi in poi a qualunque fosse per occorrere delle spese, al cui oggetto fu aperto questo prestito, senza riguardo alle scadenze de' suoi versamenti.

4. Le obbligazioni garantite dalla Provincia saranno dalla Deputazione Provinciale emesse al portatore per quegl' importi che saranno d' accordo colla Banca determinati, ed avranno del resto la stessa forma e le stesse firme di quelle della prima emissione, portando solo in fronte il motto - *Seconda Emissione.* -

5. Saranno queste pure ricevute in cauzione per affittanze, appalti di lavori, servigii, e forniture di qualsiasi genere riguardanti l' amministrazione della Provincia, e la Deputazione darà facoltà ai Comuni ed agli Istituti di beneficenza della Provincia di riceverle in cauzione pei medesimi titoli.

6. La Deputazione inviterà pure il Ricevitore Provinciale e gli Esattori Comunali ad accettarne i coupons a pagamento delle imposte scadenti nei due mesi prossimi alla loro maturazione.

7. Anche la Banca Popolare nei riguardi delle sue sovvenzioni parificherà ai valori pubblici le obbligazioni al portatore di questo Prestito.

8. Esse potranno poi dai rispettivi possessori essere cangiate in nominative, e viceversa dietro le norme a ciò prescritte per quelle di prima emissione.

9. A provvedere i fondi annualmente occorrenti pel pagamento degli interessi e delle rate d' ammortamento di questo Prestito, la Provincia disporrà sulla Ricevitoria Provinciale per versamenti alla Cassa della Banca in sei rate eguali non più tardi del giorno 15 dei mesi di febbraio, aprile, giugno, agosto, ottobre e dicembre, ciò in relazione alla scadenza delle imposte Provinciali, e corrispondentemente la Cassa della Banca pagherà coi fondi come sopra provvisti tanto i coupons provenienti dagli Esattori alla loro presentazione, quanto tutti gli altri coupons e le obbligazioni sortite alle rispettive scadenze.

10. Tanto l' emissione, quanto la gestione di questo prestito alle condizioni sopra stabilite per tutti gli anni 36 viene assunta dalla Banca senza alcun correspettivo nè di opera, nè di provvigione, a cui amplamente la Presidenza qui sottoscritta dichiara di rinunziare.

11. La Banca Popolare a cauzione degli obblighi col presente assunti depositerà un numero di obbligazioni di seconda emissione; che importi L. 100,000 e ciò fino a tanto che in seguito alle eventuali estrazioni esse rappresentino l' effettivo valore di L. 60,000; i vuoti delle successive estrazioni saranno colmati dalla Banca mediante corrispondenti depositi di altri valori pubblici.

12. La Deputazione da oggi in poi potrà, come si lisse, staccar ordini di pagamento sulla Cassa della Banca

previo avviso di giorni 10 per ispese agli scopi di questo prestito, e durante il primo anno anche pel soddisfacimento delle spese e tasse di emissione, della tassa di circolazione e di ricchezza mobile, delle rate d'interessi e di ammortamento, e delle somme eventualmente occorribili a completare il deposito cauzionale per la concessione della strada.

13. Per le somme che di questo prestito rimanessero giacenti in Cassa della Banca dal 1. gennaio 1876 in avanti potrà essere dalla Banca prestato e dalla Deputazione richiesto un corrispondente straordinario deposito in buoni del Tesoro, rendita dello Stato od altri pubblici valori.

14. Le spese tutte di questo atto, quelle per l'approntamento delle quietanze e delle obbligazioni, le tasse di registro, bollo e circolazione delle medesime, nonchè l'imposta di ricchezza mobile sugli interessi restano assunte dalla Provincia nella stessa forma e misura come si trattasse di altrettante obbligazioni di L. 100, con godimento da 1. luglio 1875 in poi.

15. In quanto poi la nuova forma di emissione che la Banca trovasse di proporre venisse a procurare dei risparmi sulle indicate spese e tasse normali, essi verranno divisi a metà fra la Provincia e la Banca.

Approvata la minuta in seduta 10 aprile, sarà fatta la stipulazione in Atti Notarili colla firma del R. Prefetto Preside, a ciò in quanto occorrà specialmente autorizzato e salva omologazione.

Il Preside

P. MAZZOLENI

I Deputati Provinciali

Tealdi, Mistrorigo, Bortolini, Renier, Tovaglia, Moschinelli, Tessari

N. 2417 Reg.

Certifico io Notaio che la presente copia tratta d'altrui mano, da me collazionata e firmata anco ne' precedenti fogli è perfettamente conforme alla matrice del cui fatto rogito attesto, nonchè all' inserto allegato, eretta la prima in bollo da L. 1,20, avente il secondo la marca pure da L. 1,20, ambedue presso me esistenti.

In fede munita dell' impressione del segno del mio tabellionato quale copia autentica la rilascio questo giorno 21 aprile 1875.

N. 945 D. P. VI.

Seduta 24 aprile 1875.

Veduto, e si omologa.

per Il Prefetto Preside
BASSI

I Deputati Provinciali

Tonidi, Tessari, Bertolini, Monier, Tovaglia, Meschinelli, Mistrorigo

Vicenza, li 10 *gennaio* 1877.

Il Consiglio Provinciale nella sua seduta del 27 dicembre p. p. autorizzò la Deputazione Provinciale ad accettare un prestito per l' importo nominale di It. L. 750,000 mediante obbligazioni fruttanti il 5 per 0[0 netto da qualsiasi tassa e spesa, e rimborsabili entro anni 35, con norme analoghe e privilegii simili ai due precedenti prestiti di questa Provincia. Il R. Prefetto approvò quella deliberazione con Decreto 8 corrente gennaio N. 135.

La Deputazione Provinciale rivoltasi alla locale Banca Popolare col programma deliberato in seduta 5 gennaio corrente N. 2029, riportò in massima dal Consiglio della Banca stessa l' adesione ai patti proposti, che i due sottoscritti rispettivamente incaricati dalle due Rappresentanze redigono in forma di preliminare Convegno come segue:

I. La Provincia di Vicenza apre un prestito complementare di terza emissione per l' importo nominale di It. L. 750,000.

II. Il tasso è fissato a L. 92 effettive per ogni L. 100 nominali pagabili come più sotto, e rimborsabili con L. 100 effettive entro anni 35 da 1. gennaio corrente come nell' unita tabella in scadenze e proporzioni analoghe a quelle della I. e II. emissione.

III. Il prestito è diviso in 750 obbligazioni da L. 1000 per cadauna, fruttanti il 5 per 0[0 all' anno da 1. gennaio corrente fino al rimborso, pagabili di sei in sei mesi, netto da qualsiasi tassa e spesa, cui sottostarà la Provincia.

IV. L' importo totale di questo prestito viene coll' atto presente assunto, sottoscritto e coperto dalla Banca Popolare di Vicenza, la quale assume l' obbligo di versare

entro i mesi di gennaio, febbraio, marzo, aprile e maggio p. v. la somma di L. 115,000 per ognuno dei detti mesi, e dentro il mese di giugno successivo del corrente anno la somma di L. 91,250, che insieme alla imputazione del I. semestre d' interessi, e della prima rata d' ammortamento del capitale viene a formare il saldo dell' importo totale dell' effettivo prestito; i versamenti potranno essere esauriti dalla Provincia o mediante corrispondenti mandati sopra la Cassa della Banca Popolare, o mediante ordine a questa di pagare le somme nella Cassa Provinciale.

V. All' atto del primo versamento verranno consegnati alla Banca li N. 750 certificati interinali con quietanza relativa, e così saranno ripresentati da essa nei mesi successivi all' atto dei versamenti, e all' ultimo di essi saranno scambiati con altrettante obbligazioni al Portatore intitolate di terza emissione, che saranno controfirmate dalla Banca come quelle dei due precedenti prestiti; salvo lo stacco del primo coupon che resta alla Provincia, come già compensato nell' ultimo versamento.

VI. Tali obbligazioni al paro di quelle dei due precedenti prestiti saranno ricevute in cauzione per affittanze appalti di lavori, servigii e forniture di qualsiasi genere riguardanti l' Amministrazione della Provincia, e la Deputazione darà facoltà ai Comuni ed agli Istituti di beneficenza della Provincia di riceverle in cauzione pei medesimi titoli.

VII. La Deputazione inviterà pure il Ricevitore Provinciale e gli Esattori Comunali ad accettarne i coupons a pagamento delle imposte scadenti nei due mesi prossimi alla loro maturazione.

VIII. Anche la Banca Popolare nei riguardi delle sue sovvenzioni parificherà ai valori pubblici le obbligazioni al Portatore di questo prestito.

IX. Esse potranno poi essere dai rispettivi possessori

cangiate in nominative e viceversa colle norme attuate per quelle di prima e di seconda emissione.

X. Anche per questo prestito il servizio degli interessi e rimborsi per tutti i 35 anni viene assunto gratuitamente dalla Banca, alla quale la Provincia provvederà anticipatamente i fondi relativi, divisi in altrettante rate quante sono quelle della riscossione delle imposte Provinciali, non più tardi di giorni 15 dalla scadenza delle medesime.

XI. La Banca poi coi fondi come sopra provvisti pagherà tanto i coupons provenienti dagli Esattori, quanto quelli che verranno presentati alla loro scadenza, quanto finalmente le azioni che andranno sortendo di sei in sei mesi, conforme alle estrazioni stabilite nell'unita tabella.

XII. Volendo la Deputazione assicurare i beneficii di questo prestito alle Opere Pie della Provincia, che avessero capitali a ciò disponibili, essa dìramerà tosto una circolare ai medesimi, perchè possano parteciparvi fino alla concorrenza di It. L. 150,000 nel seguente modo.

XIII. Le amministrazioni delle Cause Pie che intendono di profittare di questo prestito si presenteranno alla Banca Popolare non più tardi del 27 del corrente mese munite di legittimatoria vista dall' Ufficio Provinciale, e depositeranno un sesto dell' importo del versamento effettivo corrispondente al numero delle azioni che intendono di sottoscrivere: la Banca rilascierà loro uno scontrino, mediante il quale sarà loro libero di ritirare in capo a 10 giorni i corrispondenti certificati interinali; quelli Istituti che si presentassero dopo coperta la somma di It. L. 150,000 saranno decaduti dal beneficio.

XIV. Pel giorno 25 dei successivi mesi di febbraio, marzo, aprile, maggio e giugno ripresenteranno i certificati pei rispettivi versamenti, tutti in eguale importo del primo meno l' ultimo, che sarà minorato dell' importo del primo semestre interessi.

XV. Ad ogni versamento vi sarà il servigio interinale dello scontrino da cangiarsi poi col rispettivo certificato interinale, meno l'ultima volta che sarà mutato nell'obbligazione definitiva scemata del primo coupon di interessi scontati nell'ultimo versamento.

XVI. In quanto la Provincia lo esiga a cauzione degli obblighi col presente assunti, la Banca dovrà depositare l'importo di L. 50,000 in tante obbligazioni di questa Provincia od altri titoli pubblici.

XVII. Le spese tutte di quest'atto, quelle per l'approntamento delle quietanze, sieno scontrini, sieno certificati interinali, quelle della stampa e bollo delle obbligazioni, le tasse di registro e circolazione delle medesime, la tassa di ricchezza mobile sugli interessi restano assunte dalla Provincia con pieno sollievo della Banca e dei Portatori delle obbligazioni.

Domenico dott. Moschinelli

Deputato Provinciale ed incaricato della Deputazione Provinciale.

Emanuele dott. Lodi

Presidente della Banca Popolare in Vicenza.

TABELLA DELLE ESTRAZIONI

Le estrazioni avranno luogo fra il 15 ed il 30 di giugno e di dicembre di ciascuno degli anni seguenti, e precisamente *per ogni semestre*:

Di obbligazioni	5	pegli anni	1877-1878	sono	N. 20
»	6	»	1879-1880-1881-1882	»	48
»	7	»	1883-1884-1885-1886	»	56
»	8	»	1887-1888-1889	»	48
»	9	»	1890-1891-1892-1893	»	72
»	10	»	1894-1895	»	40
»	11	»	1896-1897	»	44
»	12	»	1898-1899	»	48
»	13	»	1900-1901	»	52
»	14	»	1902-1903	»	56
»	15	»	1904-1905	»	60
»	16	»	1906-1907	»	64
»	17	»	1908-1909	»	68
»	18	»	1910	»	36
»	19	»	1911	»	38
			Totale obbligazioni		N. 750

Domenico Meschinelli

Emanuele dott. Lodi

N. 3920 Rep. N. 3540 Reg.

ASSUNZIONE DI PRESTITO

REGNANDO SUA MAESTÀ

VITTORIO EMANUELE II

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D' ITALIA

In Vicenza nel Palazzo ad uso d' Ufficio della Deputazione provinciale e precisamente nella sala delle udienze della medesima.

L' anno milleottocentosettantasette in giorno di sabato ventisette del mese gennaro.

Il Consiglio Provinciale nella sua seduta del 27 ventisette dicembre p. p. autorizzò la Deputazione Provinciale ad accettare un prestito per l' importo nominale di Ital. Lire 750,000 (settecentocinquantamille) mediante Obbligazioni fruttanti il cinque per cento netto da qualsiasi tassa e spesa, e rimborsabile entro anni trentacinque, con norme analoghe e privilegii simili ai due precedenti prestiti di questa Provincia. Il R. Prefetto approvò quella deliberazione con Decreto otto corrente gennaro N. 135.

La Deputazione Provinciale rivoltasi alla locale Banca Popolare col programma deliberato in seduta cinque gennaro corrente N. 2029, riportò in massima dal Consiglio della Banca stessa l' adesione ai patti proposti, ed estese la relativa minuta, che approvata tanto dalla Depu-

tazione Provinciale quanto dal Consiglio di Amministrazione della Banca Popolare, allo scopo di stipulare sulle traccie della medesima il relativo Istromento, essa Deputazione Provinciale, con sua Nota tredici gennaro corrente N. 2029, che si allega sub A, incaricò il Deputato Sig. Dott. Domenico Meschinelli, ed il Consiglio di Amministrazione il suo Presidente Cav. Emanuele Dott. Lodi, con atto ventisei gennaro corrente, che pure si allega sub B.

A tale oggetto pertanto dinanzi a me Notaro Antonio Dott. Marotti fu Giuseppe, inscritto presso il Consiglio notarile di Vicenza e residente in questa città, ed alla contemporanea presenza degli infrascritti testimonii, si sono costituiti li sunnominati Signori:

Domenico dott. Meschinelli fu Giovanni,

quale rappresentante la Provincia di Vicenza ed incaricato dalla Deputazione Provinciale colla surriferita Nota 13 corrente;

Cav. Emanuele dott. Lodi fu Pier Mauro,

quale Presidente della Banca Popolare di Vicenza ed autorizzato dal Consiglio d'Amministrazione della medesima col surriferito atto 26 corrente, ambo nati e domiciliati in Vicenza ed a me cogniti, i quali stipulano e convengono nelle suesposte loro rappresentante quanto e come segue:

Primo. La Provincia di Vicenza apre un prestito complementare di terza emissione per l'importo nominale di Ital. Lire 750,000 (settecento cinquantamille).

Secondo. Il tasso è fissato a Lire 92 effettive per ogni 100 cento nominali, pagabili come più sotto, e rimborsabili con Lire 100 effettive entro anni trentacinque, da 1. gennaro corrente, come nell' unita Tabella, in scadenze e proporzioni analoghe a quelle della 1. e 2. emissione.

Terzo. Il Prestito è diviso in 750 Obbligazioni da Lire 1000 per cadauna, fruttanti il 5 per cento all' anno da primo gennaro corrente fino al rimborso, pagabile di sei in sei mesi, netto da qualsiasi tassa e spesa, cui sottostarà la Provincia.

Quarto. L' importo totale di questo Prestito viene coll' atto presente assunto, sottoscritto, e coperto dalla Banca Popolare di Vicenza, la quale assume l' obbligo di versare entro i mesi di gennaro, febbraro, marzo, aprile e maggio prossimi venturi la somma di Lire italiane centoquindicimille per ognuno dei detti mesi, e dentro il mese di giugno successivo del corrente anno la somma di Lire novantunmila duecentocinquanta, che insieme alla imputazione del primo semestre d' interessi e della prima rata d' ammortamento del capitale, viene a formare il saldo dell' importo totale dell' effettivo prestito; i versamenti potranno essere esauriti dalla Provincia, o mediante corrispondenti mandati sopra la Cassa della Banca Popolare, o mediante ordine a questa di pagare le somme nella Cassa Provinciale.

Quinto. All' atto del primo versamento verranno consegnati alla Banca li N. 750 certificati interinali con quietanza relativa, e così saranno ripresentati da essa nei mesi successivi all' atto dei versamenti, e all' ultimo di essi saranno scambiati con altrettante obbligazioni al Portatore, intitolate di terza emissione, che saranno controfirmate dalla Banca come quelle dei due precedenti prestiti; salvo lo stacco del primo coupon, che resta alla Provincia come già compensato nell' ultimo versamento.

Sesto. Tali obbligazioni al paro di quelle dei due precedenti prestiti saranno ricevute in cauzione per affittanze, appalti di lavori, servigii e forniture di qualsiasi genere riguardanti l'amministrazione della Provincia, e la Deputazione darà facoltà ai Comuni ed agli Istituti di Beneficenza della Provincia di riceverle in cauzione pei medesimi titoli.

Settimo. La Deputazione inviterà pure il Ricevitore Provinciale e gli Esattori Comunali ad accettarne i coupons a pagamento delle imposte scadenti nei due mesi prossimi alla loro maturazione.

Ottavo. Anche la Banca Popolare nei riguardi delle sue sovvenzioni parificherà ai valori pubblici le obbligazioni al Portatore di questo Prestito.

Nono. Esse potranno poi essere dai rispettivi possessori cangiate in nominative e viceversa, colle norme attuate per quelle di prima e di seconda emissione.

Decimo. Anche per questo prestito il servigio degli interessi e rimborsi per tutti i trentacinque anni, viene assunto gratuitamente dalla Banca, alla quale la Provincia provvederà anticipatamente i fondi relativi divisi in altrettante rate quante sono quelle della riscossione delle imposte provinciali, non più tardi di giorni quindici dalla scadenza delle medesime.

Decimoprimo. La Banca poi coi fondi come sopra provvisti pagherà tanto i coupons provenienti dagli Esattori, quanto quelli che verranno presentati alla loro scadenza, quanto finalmente le azioni che andranno sortendo di sei in sei mesi, conformemente alle estrazioni stabilite nella Tabella quivi in calce esposta.

Decimosecondo. Volendo la Deputazione assicurare i beneficii di questo Prestito alle Opere Pie della Provincia, che avessero capitali a ciò disponibili, Essa diramò una Circolare ai medesimi perchè possano parteciparvi

fino alla concorrenza di Italiane Lire 150,000 (centocinquantamille) nel seguente modo.

Decimoterzo. Le Amministrazioni delle Cause Pie, che intendono di profittare di questo prestito, si presenteranno alla Banca Popolare entro il termine prescritto dalla Circolare Deputatizia suddetta 7 corrente N. 2029, munite di legittimatoria vista dall' Ufficio Provinciale, e depositeranno un sesto dell' importo del versamento effettivo corrispondente al numero delle azioni che intendono di sottoscrivere; la Banca rilascierà loro uno scontrino, mediante il quale sarà loro libero di ritirare in capo a dieci giorni i corrispondenti certificati interinali; quelli Istituti che si presentassero dopo coperta la somma di Lire 150,000 (centocinquantamille) saranno decaduti dal beneficio.

Decimoquarto. Pel giorno venticinque dei successivi mesi di Febbraio, Marzo, Aprile, Maggio e Giugno ripresenteranno i certificati pei rispettivi versamenti, tutti in eguale importo del primo, meno l' ultimo, che sarà minorato dell' importo del primo semestre interessi.

Decimoquinto. Ad ogni versamento vi sarà il servigio interinale dello scontrino da cangiarsi poi col rispettivo certificato interinale, meno l' ultima volta, che sarà mutato nell' obbligazione definitiva scemata del primo coupon di interessi scontati nell' ultimo versamento.

Decimosesto. In quanto la Provincia lo esiga, a cauzione degli obblighi col presente assunti, la Bànca dovrà depositare l' importo di L. 50,000 (cinquantamille) in tante obbligazioni di questa Provincia od altri titoli pubblici.

Decimosettimo. Le spese tutte di quest' atto, quelle per l' approntamento delle quietanze sieno scontrini, sieno certificati interinali, quelle della stampa e bollo delle obbligazioni, le tasse di registro e circolazione delle medesime, la tassa di ricchezza mobile sugli interessi, restano assunte dalla Provincia con pieno sollievo della Banca e dei portatori delle obbligazioni.

TABELLA PER LE ESTRAZIONI

Le estrazioni avranno luogo fra il quindici ed il trenta di giugno e di dicembre di ciascuno degli anni seguenti, e precisamente per ogni semestre:

Di obbligazioni	5	pegli anni	1877-1878	sono N. 20
»	6	»	1879-1880-1881-1882	» 48
»	7	»	1883-1884-1885-1886	» 56
»	8	»	1887-1888-1889	» 48
»	9	»	1890-1891-1892-1893	» 72
»	10	»	1894-1895	» 40
»	11	»	1896-1897	» 44
»	12	»	1898-1899	» 48
»	13	»	1900-1901	» 52
»	14	»	1902-1903	» 56
»	15	»	1904-1905	» 60
»	16	»	1906-1907	» 64
»	17	»	1908-1909	» 68
»	18	»	1910	» 36
»	19	»	1911	» 38
			Totale obbligazioni	N. 750

Il presente atto, che consta di tre fogli, ed è esteso sopra dieci pagine scritto da persona di mia fiducia, venne da me Notaro ed in contemporanea presenza degli infrascritti testimoni letto ai costituiti.

I testimonii presenti sono i signori Francesco Rezzadore di Sebastiano nato in Lonigo, ed Antonino Mascheroni di Antonio nato in Chiampo, ambo domiciliati in Vicenza di condizione RR. Impiegati ed a me cogniti, i quali unitamente ai costituiti e me Notaro si firmano.

Domenico dott. Meschinelli Deputato Provinciale
Emanuele dott. Lodi Presidente della Banca Popolare in Vicenza
Francesco Rezzadore testimonio
Mascheroni Antonino »
Antonio dott. Maretti Notaro

Allegato *A.* al N. 3920 di Rep.

Deputazione Provinciale di Vicenza

N. 2029

OGGETTO

minuta del Contratto tra la Provincia e la Banca Popolare di Vicenza pel Prestito delle L. 750,000.

Vicenza, li 13 *gennaio* 1877

La Deputazione Provinciale radunatasi quest' oggi in seduta, alla quale intervennero i signori qui sottofirmati, preso in esame il Contratto pel prestito delle L. 750,000;

DELIBERA:

È approvata la minuta di contratto colla Banca Popolare pel Prestito Provinciale per It. L. 750,000 (settecento cinquantamille) da stipularsi in atti notarili, incaricato a ciò il Deputato sig. dott. Domenico Meschinelli.

Il Presidente

P. MAZZOLENI

I Deputati Provinciali

Antoniben, Tessari, Renier, Mistrorigo, Tovaglia, Meschinelli

Segretario Capo *A. Valsecchi*

Allegato *B.* al N. 3920 di Rep.

BANCA POPOLARE IN VICENZA

Vicenza, il 26 *gennaro* 1877

Il Consiglio d' Amministrazione della Banca Popolare di Vicenza approva la minuta di Contratto da stipularsi colla Deputazione Provinciale di Vicenza pel Prestito di It. L. 750,000, ed incarica il Presidente Cav. Emanuele dott. Lodi a stipulare il relativo Istromento sulle traccie della minuta stessa.

E. Lodi, G. Chinotto, V. Crosazzo, F. Dalla Pozza
G. Burato, A. Balestra

N. 3565 Reg.

Copia autentica per altrui mano trascritta in conformità alla matrice, nonchè agli inserti allegati A. B. che rilascio alla Provincia di Vicenza questo giorno 8 febbraio dell' anno 1877 milleottocentosettantasette.

Antonio dott. Maretti Notaro

PRESTITO PROVINCIALE

di IV. Emissione

Questo giorno 18 diciotto del mese di dicembre 1878 settantaotto.

Nell' Ufficio della Deputazione Provinciale di Vicenza alle ore 12 meridiane sonosi riuniti:

Il Comm. Francesco Ignazio Murgia R. Prefetto e Preside della Deputazione Provinciale;

Il Cav. Domenico dott. Meschinelli Deputato Provinciale referente per le finanze provinciali;

Il Segretario Capo Provinciale dott. Augusto Valsecchi;

Il Presidente della Banca Popolare di Vicenza Cav. dott. Emanuele Lodi;

Il Direttore della medesima sig. Francesco Pischiutta;

Il Cassiere della stessa sig. Francesco Costa.

Premesso che fra la Rappresentanza della Provincia e della Banca Popolare in Vicenza era fino dalli 22 e 23 luglio passato combinata la emissione per un Prestito Provinciale di L. 1,400,000 al tasso di 95 per 0[0 alla sottoscrizione pubblica, e al 94 per 0[0 a carico della Banca per la parte che rimanesse scoperta; ferme in tutto il resto le condizioni di gestione e servigio come nei prestiti precedenti;

Premesso che la sottoscrizione pubblica non ebbe nel termine prefinito del 9 agosto successivo a coprire se

non la somma di L. 702,000, rimanendo alla Banca le altre . . . . . L. 698,000,—

per cui quest' ultima incaricata della riscossione restava debitrice:

a) per le somme incassabili dai sottoscrittori (obbl. 702 al 95 per 0[0 L. 666,900,—)
(meno ratina . . » 14,601,60) » 652,298,40

b) per le somme incombenti alla Banca (obbl. 698 al 94 per 0[0 L. 656,120,—
(meno ratina . . » 14,518,40 » 641,601,60

Per cui essendo col giorno di ieri scaduta l' ultima rata di detto Prestito colla somma a credito della Provincia ascendente in totale a . . . . . » 1,293,900,—

Da questa somma sono da diffalcarsi gli importi dall' agosto a tutt' oggi dalla Provincia disposti sulla cassa della Banca in » 849,850,42

Sicchè si liquida il credito capitale a tutto oggi in . . . . . » 444,049,58

Il credito della Provincia per interessi dalla scadenza di ciascuna rata e fino a ciascun pagamento sarà stabilito a 31 dicembre 1878, e allibrato a 1. gennaio 1879 al conto corrente della IV emissione.

A 1. gennaio 1879 sarà stabilito a capitale ed interessi anche il conto corrente delle tre emissioni precedenti (avuto riguardo alle L. 12,088,64 da restituirsi del prestito l' emissione.)

E quanto alla gestione e servizio di essa IV emissione si confermano le condizioni in corso per le tre prime e precisamente:

Entro otto giorni da oggi saranno dalla Provincia consegnate alla Banca tutte le N. 1400 Obbligazioni, di cui già parte furono fin d' ora consegnate anzi, tutte oggi stesso.

Tali Obbligazioni saranno ricevute dalla Provincia e dalla Banca a titolo di cauzione, come quelle dei prestiti precedenti.

Anche per la IV emissione il servizio degli interessi e rimborsi per tutti i trentacinque anni viene assunto gratuitamente dalla Banca, alla quale la Provincia anticiperà i fondi relativi divisi in altrettante rate quante sono quelle della riscossione delle imposte provinciali non più tardi di giorni quindici dalla scadenza delle medesime.

La Banca poi coi fondi come sopra provvisti pagherà tanto i coupons provenienti dagli Esattori, quanto quelli che ad essa verranno presentati pel pagamento in scadenza, quanto finalmente le azioni che andranno scadendo per estrazione, e documenterà i pagamenti fatti colla produzione dei coupons e delle Obbligazioni annullate.

Quanto al fondo ritratto dal Prestito, e come sopra residuante nella somma di L. 444,049,58, resterà presso la Banca fruttante il 3 0[0 annuo in conto corrente, e verrà dalla Banca estradato col sistema *Chêques* ad ogni ordine della Deputazione sopra i bisogni dell'azienda speciale del prestito, quanto anche per quelli della Amministrazione Provinciale.

In quanto la Provincia lo esiga, a cauzione degli obblighi assunti per la gestione e servizio di questo prestito, la Banca depositerà l'importo di L. centomille in tante Obbligazioni provinciali, od in altri titoli pubblici.

Il Prefetto Preside

FRANCESCO MURGIA

Domenico Meschinelli Deputato Provinciale
Emanuele dott. Lodi Presidente della Banca Popolare
Francesco Pischiutta Direttore della Banca Popolare
Francesco Costa Cassiere della Banca Popolare
Augusto Valsecchi Segretario Capo della Deputazione Provinciale.

REGOLAMENTO DEL COMITATO PERMANENTE

per la ferrovia

VICENZA - THIENE - SCHIO

approvato dal Consiglio Provinciale in seduta 5 ottobre 1877

1. A termini dell' art. 9 della legge 29 giugno 1873 è costituito un Comitato Permanente per la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio.

2. Il Comitato ha l' incarico di amministrare l' azienda, e provvedere in massima agli interessi ed atti della medesima nei modi determinati dal presente Regolamento.

3. Il Comitato consta di tre Membri nominati dal Consiglio Provinciale.

4. Essi durano in carica sei anni, e se ne muta uno ad ogni due anni, prima a sorte poi per turno, restando sempre eleggibile l' uscente di turno.

5. Il Comitato elegge nel proprio seno un Presidente, che raduna e presiede le riunioni del Comitato per ogni deliberazione di sua competenza.

6. Il Comitato ha facoltà di deliberare e disporre su tutti gli atti e provvedimenti che concernono l' interesse dell' azienda, quale è costituita in forza dei convegni e contratti stipulati in ordine alle deliberazioni del Consiglio e della Deputazione Provinciale.

7. Qualsiasi deliberazione del Comitato, che uscisse dal campo esecutivo, dovrà essere rassegnata alla Deputazione per l' eventuale approvazione di essa, o per l' inoltro al Consiglio Provinciale.

8. Al Consiglio Provinciale saranno col tramite della Deputazione sottoposti i conti preventivi e consuntivi

dell' azienda, gli atti collaudo dei lavori, e i resoconti della gestione dell' esercizio.

9. L' Ufficio di Controllo dell'esercizio dipenderà direttamente dal Comitato per ogni provvidenza occorrente all' andamento regolare sì del controllo che dell' esercizio.

10. Per l' Ufficio di Controllo quanto alla pianta del personale, alle nomine ed attribuzioni rispettive; esiste già un Regolamento.

11. Per sistemare gli orarii e le tariffe, ogni proposta della Società conduttrice combinata con quelle del Comitato, dovrà riportare l'approvazione della Deputazione Provinciale.

12. La Deputazione Provinciale sopra i resoconti dell' esercizio dimessi dal Comitato farà speciale rapporto al Consiglio Provinciale.

13. Quanto alle questioni amministrative, economiche e contabili, che sorgessero fra la Società conduttrice dell' esercizio ed il Comitato, dovranno essere portate dinanzi alla Deputazione Provinciale, che delibererà, ove stieno nei limiti della propria competenza, od altrimenti ne riferirà al Consiglio Provinciale nella prossima sua tornata.

14. Il Comitato cessa dalle sue funzioni, quando nella Provincia cessi l' interesse e la rappresentanza nell'azienda, per cui fu costituito.

COSTITUZIONE DI SERVITÙ D'USO
DEL TRONCO COMUNE COLLA STRADA FERRATA
ALTA ITALIA

N. 4728-4461 di Rep.

Regnando Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE II
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
Re d'Italia

L'anno 1876 questo giorno di mercoledì 22 di marzo in Milano nella casa sul corso di Porta Magenta al civ. N. 24 avanti di me dott. Antonio Lazzati fu Felice, Notaro iscritto al Collegio Notarile di Milano, alla presenza del signor Comm. Giacomo Poggi del fu dott. Fisico Giuseppe, nato a Udine e domiciliato in Milano via Solferino N. 71 dottor in legge, e Co. Antonio D'Adda del fu Francesco nato a Padova e domiciliato a Milano via S. Nicolao N. 2 impiegato, testimonii noti ed idonei a sensi di legge, com'essi dichiarano.

Si sono personalmente costituiti gli Illustr. signori:

Comm. **Mattia Massa** del fu dott. Fisico Pietro

nato a Levone Provincia di Torino, Ingegnere Capo della manutenzione e dei lavori della Società ferroviaria dell'Alta Italia avente sede in Milano, stipulante a nome

e per conto della prefata Società, domiciliato presso la sede della Società stessa, e

Comm. **Fedele Lampertico** del fu Domenico

possidente, nato e domiciliato in Vicenza, Presidente del Comitato ferroviario della linea Vicenza - Thiene - Schio, nonchè del Comitato ferroviario interprovinciale delle linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, stipulante a nome e per conto della Provincia di Vicenza e del Consorzio delle linee suddette in virtù di delegazione risultante da deliberazione del Consiglio di essa Provincia in data 15 corrente marzo, comunicata con nota del successivo giorno 19 N. 666 della Presidenza della Deputazione Provinciale, che in originale si allega al presente sotto *A*, come sua parte integrante e sostanziale; nonchè da deliberazione 26 febbraio N. 1 del Comitato Permanente del Consorzio ferroviario Padova - Cittadella - Bassano e Treviso-Vicenza, che in copia concorde per estratto, a sensi dell' art. 33 dello Statuto Consorziale approvato con Decreto Reale 27 agosto 1874 N. 2116, si allega al presente sub *B*, come sua parte integrante e sostanziale. E in relazione ed esecuzione di precorse intelligenze, valendosi delle avute autorizzazioni, hanno in rappresentanza come sopra a reciproca richiesta ed accettazione convenuto e stipulato quanto segue:

1. La Società Ferroviaria dell'Alta Italia concede alla Provincia di Vicenza ed al Consorzio ferroviario delle linee Vicenza - Thiene - Schio, Vicenza-Treviso e Padova-Bassano nominatamente l' uso del corpo di strada dalla metà del ponte sul Retrone presso la stazione di Vicenza fino al punto in cui dalla ferrovia dell' Alta Italia si stacca il tronco comune alla ferrovia Vicenza - Thiene-Schio ed alle ferrovie del Consorzio Interprovinciale.

2. Per la servitù d' uso anzidetto sarà pagato annualmente alla Società Ferroviaria dell' Alta Italia, od a chi

per essa, l' interesse del 6 per 0[0 sul capitale rappresentante dalla metà del corpo stradale dall' attuale binario dell' intero ponte sul Retrone fino alla mezzarìa fra il punto di tangenza della linea per Schio ed il punto d' incontro delle striscie di isolamento interno dei due argini stradali, il quale interesse rimane fissato nella somma annua di It. L, 22,000, e come emerge dal dettaglio di stima, che accettato e firmato dai contraenti si allega al presente sotto *C*, quale sua parte integrante e sostanziale.

3. Il pagamento dell' annua somma di cui nel precedente articolo si dichiara a carico solidario di tutti gli enti interessati nell' uso concesso, e così tanto della Provincia di Vicenza, quanto del Consorzio Interprovinciale delle linee di cui sopra.

Tale pagamento avrà luogo per ciascun anno in due rate semestrali posticipate di It. L. 11,000 cadauna, da versarsi appena scaduto il termine, a mani del Capo Stazione di Vicenza o di quell' altra persona che fosse a ciò specialmente delegata dal creditore.

4. La decorrenza del canone come avanti convenuto si intenderà aver luogo dal giorno in cui sulla parte del corpo stradale di cui fu concesso l' uso verrà attivato l' esercizio pubblico ferroviario; e dal giorno stesso incomincierà pure la decorrenza dei semestri alla scadenza dei quali deve ogni rata di canone venire annualmente pagata.

5. Senza alcun pregiudizio della obbligazione solidaria posta come sopra a carico di ciascun degli enti interessati, la Società dell' Alta Italia, o chi per essa, avrà diritto, per la consecuzione del canone in discorso, di agire direttamente verso chiunque fosse per avere col tempo l' esercizio delle linee pel cui servizio fu il preaccennato usò concesso, onde farsi senz' altro pagare sui prodotti di esse linee, dei quali viene per debito concorrente fatta fin d' ora apposita cessione.

6. La concessione d' uso fatta col presente Contratto continuerà ad essere valevole anche quando sulla linea Padova-Vicenza venisse collocato il secondo binario, nel qual caso però sia per l' importanza del canone, che per le opere di allacciamento, si diverrà fra le parti a quei nuovi accordi, che fossero opportuni.

7. Rimane inteso che la concessione di cui si tratta giammai potrà ritenersi fatta altrimenti che in semplice uso, e che quindi la proprietà dell' intero corpo stradale avrà ognora a considerarsi come esclusivamente riservata alla Società concedente od a chi per essa.

È inteso oltre a ciò che le spese di adattamento, di manutenzione ed ogni altra che possa occorrere onde la suddetta parte di corpo stradale serva all' uso concesso, sarà ad esclusivo carico dei concessionarî, cioè a dire, ad esclusivo carico della Provincia di Vicenza e del Consorzio Ferroviario Interprovinciale, nè la Società concedente, o chì per essa, giammai potrà al riguardo venir ricercata o molestata in qualsiasi guisa, come del pari giammai sarà tenuta ad alcuna sorta di rilievo o garanzia dipendentemente dalla presente Convenzione.

8. I prodotti indiretti della parte di corpo stradale di cui è concesso l' uso, quali gli sfalci d' erba ed altri consimili, che per avventura si potessero utilizzare, si intendono riservati al solo proprietario del terreno.

9. La presente Convenzione non sarà esecutiva se non dopo essere approvata dal Consiglio d' Amministrazione delle strade ferrate dell' Alta Italia e dal R. Governo.

10. Le spese, tasse e competenze del presente Contratto, compresa una copia autentica da consegnarsi alla Società Ferroviaria dell' Alta Italia per la riservata approvazione, s' intenderanno a tutto carico della Provincia di Vicenza e del Consorzio Ferroviario Interpovinciale sunnominato.

Il tenore degli allegati è il seguente:

All. *A.* del N. 4728-4461 di Rep.

Deputazione Provinciale di Vicenza

N. 666.

OGGETTO

Ratifica della Convenzione 6 *gennaio* 1876

All' Onor. Comitato Permanente

Per la Ferrovia Vicenza - Thiene - Schio

Vicenza, li 19 *marzo* 1876

Il Consiglio Provinciale nella seduta 15 corrente ha autorizzato il Comitato per la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio, e per essa il suo Presidente Comm. Fedele Lampertico a firmare anche nei riguardi della Ferrovia Vicenza-Thiene-Schio la Convenzione per la servitù d' uso del tratto comune alla linea della Società ferroviaria dell' Alta Italia ed alla linea Vicenza - Thiene - Schio, nei riguardi della ferrovia Vicenza - Treviso autorizzata dall' Assemblea Consorziale sotto le condizioni prescritte dalla Autorità Governativa.

Mi pregio di darne comunicazione a codesto Onorevole Comitato per sua conoscenza e norma, restituendogli l' originale Convenzione 6 gennaio p. d. e la nota 10 febbraio decorso N. 100 del R. Commissario Governativo Fenolio.

Il Prefetto Preside

P. MAZZOLENI

All. *B.* del N. 4728-4461 di Rep.

Estratto dal Protocollo Verbale dell' Assemblea tenuta in Padova li 26 febbraio 1876.

Omissis

Indi il Presidente legge il foglio 10 febbraio corrente N. 384 del Commissario Governativo straordinario presso le strade ferrate dell'Alta Italia diretto al Presidente del Consiglio d' Amministrazione di quella Società e rimesso al Presidente del Comitato con nota 24 pure corrente N. 4776 dell' Ingegnere Capo della manutenzione e dei lavori dell' Alta Italia, dal qual foglio risulta che il R. Ministero in massima aderì alla Convenzione stipulata dalla Società dell' Alta Italia col Comitato delle ferrovie Interprovinciali e colla Provincia di Vicenza per l' uso di un tronco del corpo stradale della linea Verona - Venezia, salvo per altro alcune condizioni intorno alle quali il Presidente offre opportune spiegazioni; dietro a che il medesimo fa la proposta che sia autorizzato il Comitato Permanente del Consorzio Interprovinciale a firmare la Convenzione colle clausole desiderate dall' Autorità Governativa. Messa ai voti una simile proposta venne per alzata approvata ad unanimità.

omissis

Per copia conforme all' originale.

Vicenza, 19 *marzo* 1876.

Dal Comitato Permanente del Consorzio Ferroviario Padova-Treviso-Vicenza.

Il Presidente

LAMPERTICO

All. *C.* del N. 4728-4461 di Rep.

Verona, 30 *Novembre* 1875.

Dettaglio di stima del corpo stradale dal Retrone al Bivio per Schio ad est della stazione di Vicenza (escluso l' armamento).

1. Ponte in muratura sul Retrone della luce di metri 20 a L. 2,500,00	L.	50,000,00
2. Ponte sul Bacchiglione in muratura composto di tre arcate della luce complessiva di metri 36 a L. 2,500 . .	»	90,000,00
3. Gallerie della complessiva lunghezza di metri 1,148,33 a L. 2,000 . .	»	296,660,00
4. Trincea fiancheggiata da muraglioni lunga metri 391,90 a L. 800 . .	»	313,620,00
5. Argine semplice metri 1,540 a L. 100	»	54,000,00
	L.	804,180,00
Opere varie minori, siepi ed accessori	»	25,820,00
		830.000,00
e la metà valore corrispondente . .	»	415,000,00
Capitale che in ragione del 6 per 0[0 dà l' annuo canone di	»	24,900,00
Che venne esclusivamente assentato in	L.	22,000,00

Vicenza, 6 *gennaio* 1876.

Massa **Lamportico**

Milano, 22 *marzo* 1876

Sottoscritti **Ing. Mattia Massa**
» **Fedele Lamportico**
» **D. Gio. Poggi** testimonio
» **Antonio D' Adda** »
» **D. Antonio Lazzati** Notaro

E richiesto io Notaro conoscente delle parti ho ricevuto il presente atto e ne ho data pubblicazione alla presenza dei testimonii, mediante lettura fattane a dette parti, le quali approvandolo, lo hanno sottoscritto coi testimonii stessi e con me Notaio per ultimo, ommessa, a richiesta delle parti, la lettura degli allegati.

In rappresentanza come sopra.

Sottoscritti **Fedele Lamportico**
» **D. Gio. Poggi** testimonio
» **Antonio D'Adda** »

Il presente atto fu approvato dal Consiglio d'Amministrazione della Società ferroviaria Alta Italia con deliberazione 8 aprile successivo e dal Ministero dei lavori pubblici.

Sottoscritto **Dott. Antonio Lazzati** Notaro

N. 4829 di Rep. di Reg.

Copia di conformità coll'originale in più fogli, aventi tutti le volute firme, che si rilascia pel R. Ufficio Ipotecario di Vicenza.

Milano, 5 *maggio* 1876

Dott. Antonio Lazzati fu Felice Notaro residente in Milano.

Visto pella legalizzazione della firma del **Dott. Antonio Lazzati** Notaro residente in questa città.

Milano, dal R. Tribunale Civile e Correzionale, li 6 *maggio* 1876

per Il Cav. Presidente
A. VENIER

Verona, 2 *settembre* 1876.

CONVENZIONE

Fra l' Amministrazione delle ferrovie dell' Alta Italia ed il Comitato Permanente per la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio per l' uso promiscuo della stazione di Vicenza.

Fra i sottoscritti signori Cav. Gelmi Capo Traffico della IV Divisione delle ferrovie dell' Alta Italia in Verona, che agisce per conto delle ferrovie dell'Alta Italia in seguito all' incarico deferitogli colla Convenzione stipulata a Milano il 20 aprile 1876 ed il signor Cav. Filippo Mari Capo servizio delle ferrovie romane, che agisce per conto del Comitato Permanente per la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio, in seguito all'incarico deferitogli colla già citata Convenzione;

Salva l' approvazione dei rispettivi Consigli d' Amministrazione e del Governo per quanto lo può interessare, si è oggi convenuto quanto segue:

Articolo 1.

La Società delle ferrovie dell'Alta Italia concede in via affatto provvisoria al Comitato Permanente per la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio, che l'accetta, l'uso comune della stazione di Vicenza colle clausole e condizioni seguenti.

Articolo 2.

Il servizio della stazione sarà fatto interamente dal personale della Società dell'Alta Italia, che s'incaricherà specialmente di effettuare per conto del Comitato per la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio le operazioni seguenti :

1. Distribuzione dei viglietti viaggiatori per le stazioni della linea Vicenza-Thiene-Schio ;
2. Servizio dei bagagli ;
3. Servizio delle merci a grande e piccola velocità ;
4. Composizione e formazione dei treni viaggiatori e merci ;
5. Carico e scarico dei vagoni merci ;
6. Controlleria dei biglietti all'entrata ed all'uscita dalla stazione ;
7. La pulitura delle carrozze, l'ingrassamento e visita dei treni, il riscaldamento e l'illuminazione saranno fatte per cura é spese delle ferrovie rispettive ;
8. Servizio telegrafico.

Articolo 3.

La Società delle ferrovie dell'Alta Italia provvederà sotto la sua responsabilità a tutte le misure necessarie per assicurare la buona e regolare esecuzione nella stazione di Vicenza del servizio della ferrovia Vicenza-Thiene-

Schio: essa veglierà che i suoi agenti abbiano ad usare nella esecuzione di questo servizio le stesse cure che sono dovute al proprio.

L'Amministrazione della ferrovia Veneta stabilisce in correlazione cogli orarii delle ferrovie dell'Alta Italia le ore di partenza ed arrivo dei propri convogli, nonchè la loro composizione normale.

Nel caso in cui insorgesse una contestazione in proposito e che la Società non riuscisse a mettersi d'accordo ne sarà riferito al Ministero dei lavori pubblici che deciderà.

Articolo 4.

Il servizio promiscuo della stazione di Vicenza comprende tutti i piazzali, binari, fabbricati, materiali fissi e locali di detta stazione, salvo quelli destinati pel servizio della trazione, officine e magazzini che saranno chiaramente indicati in un disegno da scambiarsi fra le due Amministrazioni, e per i quali come pure pei materiali mobili di consumo e personale riferentisi a detti servizi, ognuna delle due Amministrazioni sosterrà le spese del proprio servizio.

Articolo 5.

Il Comitato per la ferrovia Vicenza - Thiene - Schio avrà alla stazione di Vicenza un agente speciale incaricato di sorvegliare il servizio fatto per conto di questa Società.

Tale agente dovrà essere di aggradimento della Società dell'Alta Italia, ed in nessun caso avrà da dare ordini agli impiegati della Società stessa.

Sarà messo a sua disposizione un locale ad uso di ufficio.

Articolo 6.

I macchinisti, fuochisti, conduttori ed in generale tutti gli agenti della ferrovia Vicenza-Thiene-Schio, che dovranno entrare nella stazione di Vicenza saranno tenuti, durante tutto il tempo che vi resteranno, a conformarsi agli ordini che saranno loro impartiti dal Capo Stazione.

Soltanto gli impiegati superiori dell' esercizio della linea Vicenza - Thiene - Schio potranno rivolgersi direttamente al Capo Stazione per i motivi che formano oggetto della presente Convenzione.

La Compagnia dell' Alta Italia si riserva di domandare l' esclusione di quelli agenti del Comitato della linea Vicenza - Thiene - Schio che si rifiutassero di obbedire e che dessero luogo a qualche disordine.

La Direzione dell' esercizio della linea Vicenza-Thiene-Schio non introdurrà nella stazione di Vicenza, salvo il consenso delle ferrovie dell' Alta Italia, quelli agenti che avessero abbandonato il servizio di quest' ultima in seguito a licenziamento o dimissione.

Articolo 7.

Il Capo Stazione di Vicenza e dipendenti impiegati per quanto riguarda il servizio della linea Vicenza-Thiene-Schio dovranno attenersi strettamente alle istruzioni, ordini di servizio, avvisi, circolari, pubblicate da detta Amministrazione ed in special modo eseguire scrupolosamente gli ordini che di mano in mano riceveranno dal Direttore dell' esercizio di quella linea.

Articolo 8.

I versamenti dovranno essere fatti direttamente alla Cassa dell' esercizio della ferrovia Veneta e gli agenti

contabili di quest' ultima potranno, quando lo giudicheranno opportuno, procedere a qualunque verificazione dei registri di cassa coll' intervento del Capo Stazione di Vicenza.

Articolo 9.

Le ferrovie Venete eseguiranno colle proprie locomotive quei movimenti che fossero necessari all' arrivo o partenza dei treni per togliere i medesimi dai binari di arrivo o rimetterli sul binario di partenza.

Le manovre relative alle carrozze delle ferrovie Venete depositate nelle loro rimesse saranno eseguite dal personale delle ferrovie dell' Alta Italia, come pure le manovre relative ai vagoni merci saranno in via normale eseguite per cura delle ferrovie dell' Alta Italia.

Articolo 10.

In caso di ritardo nell' arrivo dei treni resta stabilito che il treno di rango superiore avrà la precedenza. Se i treni fossero di rango eguale sarà data precedenza a quello che si presenterà primo al disco.

Articolo 11.

A meno che non venissero fatte in seguito speciali convenzioni le carrozze viaggiatori d' una delle Compagnie non saranno ammesse a circolare sulle strade dell' altra, ed i viaggiatori saranno trasbordati regolarmente a Vicenza.

Articolo 12.

Le carrozze Salon potranno eccezionalmente circolare per le linee di ambedue le Società, dandosene preventivo avviso telegrafico.

Articolo 13.

I carri aventi un carico corrispondente al 50 per 0[0 della loro portata, oppure completi pel volume della merce o colle merci caricate in essi a tariffa di vagone completo saranno lasciati viaggiare senza trasbordo col carico originario fino alla destinazione della merce quando il luogo di destinazione appartenga ad una Amministrazione delle ferrovie italiane.

Però tanto la Società dell' Alta Italia quanto il Comitato della linea Vicenza-Thiene-Schio, avranno facoltà di fare eseguire il trasbordo anche dei vagoni caricati come sopra, restando le relative spese a carico dell' Amministrazione che avrà ordinato il trasbordo.

Non sarà poi mai ammesso il trasbordo pei carri carichi di carbone fossile, cook, bottiglie vuote, attrezzi caricati alla rinfusa ed in generale di tutte le altre merci come zolfo, terra per stoviglie, mobiglie ecc., caricate alla rinfusa. Parimenti i bestiami ed i cavalli transiteranno senza essere trasbordati.

Articolo 14.

Il servizio cumulativo dei vagoni merci sarà fatto sulla base dello scambio del materiale, vagone per vagone. Nella stazione di Vicenza si compilerà giorno per giorno un conto in contradditorio dei carri carichi e vuoti scambiatisi fra le due Società.

Alla fine di ciascun giorno si farà il bilancio dei vagoni Alta Italia e Schio ricevuti e consegnati nella stazione di Vicenza: la Compagnia che risulterà debitrice dovrà dietro domanda della Compagnia creditrice pareggiare nelle 24 ore la differenza consegnando all' altra Compagnia altrettanti vagoni vuoti.

Articolo 15.

Le ore di consegna dei veicoli risulteranno dal conto compilato in contradditorio prescritto dall' art. precedente. Questo conto sarà giornalmente inviato all' agente del movimento delle ferrovie dell' Alta Italia, il quale alla fine di ogni mese farà il riassunto delle ore in cui i veicoli di un' Amministrazione saranno rimasti rispettivamente sulle linee dell' altra. Resta convenuto che per le ore in più in cui i vagoni forniti dall' una parte resteranno sulle linee altrui, di quelle in cui i vagoni altrui resteranno sulle proprie, essa parte riceverà un corrispettivo di centesimi 12 per ora e per vagone. Questo nolo sarà applicato ad un quantitativo di carri non eccedenti il numero di 50, perchè l'Amministrazione delle ferrovie dell' Alta Italia fatto lo scambio di carro per carro intende di limitare la sua ulteriore somministrazione a soli 50 vagoni in modo che la Schio possa avere un quantitativo di carri equivalente a quelli di sua proprietà più i 50 di cui pagasse il nolo. Quando un tal numero venisse raggiunto, l' Amministrazione proprietaria potrà rifiutare di lasciar passare sulla rete dell' Amministrazione debitrice ulteriore materiale proprio.

Articolo 16.

I veicoli si considereranno rispettivamente consegnati dall' una all' altra ferrovia, se carichi dall' ora della loro

partenza da Vicenza quando questa avvenga entro le otto ore successive al loro arrivo, e dopo otto ore se avviene più tardi, se vuoti al loro giungere in stazione di Vicenza. I carri vuoti scambiati pel pareggio, di cui l'articolo 14, si considereranno consegnati alla ferrovia di Schio dalla partenza per la sua linea; ed alle ferrovie dell'Alta Italia dal loro arrivo nella stazione di Vicenza.

Articolo 17.

I veicoli che passeranno dalla tere dell'una in quella dell'altra non dovranno in nessun caso offrire, tecnicamente parlando, differenze tali da rendere la locomozione pericolosa e più costosa dei veicoli della Società sulla cui rete devono viaggiare.

Articolo 18.

Ognuna delle due Società sarà in diritto di rifiutare le vetture ed i carri destinati a transitare sulle proprie linee i quali non offrissero tutte le garanzie di sicurezza desiderabili, ma la medesima sarà responsabile per tutto il tratto da percorrersi sulla propria rete dei carri che l'altra Società le avrà consegnati.

Niuna delle due Società potrà invocare una perizia nell'intento di farsi esonerare dalle conseguenze di tale responsabilità.

Articolo 19.

Ciascuna delle due Società avrà diritto di esigere nella stazione di Vicenza una ricognizione sommaria ed in contradditorio dei veicoli destinati a transitare sulla

propria rete, come pure quelli che le saranno restituiti. Gli accertamenti delle eventuali avarie, o deterioramenti, o mancanze d' attrezzi, serviranno di base ai reclami che per tal motivo potessero insorgere tra le due Società.

Articolo 20.

La Società sulla cui rete fosse per accadere una avaria di un veicolo non suo, sarà tenuta a rispedire tale veicolo nel più breve termine possibile riparato o no. Le due Società contraenti si accordano scambievolmente in tale caso il trasporto gratuito del materiale retrocesso a motivo di avarie.

Il caso d' interruzione della via per forza maggiore, a cagion d' esempio, a motivo d' innondazione, di cedimento d' opere d' arte, di franamenti di terra ecc., non esonererà la Società sulle cui linee è avvenuto il guasto dall' obbligo di consegnare (come è stabilito all' art. 15) in uso e senza nolo alla Società proprietaria altrettanti vagoni quanti sono quelli che non è in posizione di restituire in causa dell' interruzione.

Articolo 21.

I vagoni dovranno essere debitamente ingrassati all' atto della consegna. Ciascuna delle due Società si assume di eseguire con cura pel tratto a percorrersi sulle proprie linee l' untura e le piccole riparazioni del materiale che le sarà consegnato e di non permettere alcuna manovra che possa deteriorarlo.

Articolo 22.

Questo servizio cumulativo stabilito pelle due Società sulle basi dello scambio del materiale vagone per vagone

s' intende limitato ai soli vagoni delle due Società, giacchè per quelli esteri od appartenenti ad altra Società, il Comitato della linea di Schio sarà soggetto alle stesse norme e tasse che la Società dell' Alta Italia paga per lo stesso titolo alle altre Società.

Sarà però in facoltà delle ferrovie dell' Alta Italia di poter inoltrare alle ferrovie estere i carri della Vicenza-Schio a carico completo; nel qual caso saranno accreditate alla Vicenza-Schio le stesse tasse che l' Alta Italia percepisce dalle ferrovie estere.

Articolo 23.

In compenso delle spese che la Società dell' Alta Italia deve sostenere nella stazione di Vicenza per eseguire il servizio comune come indicato nella presente Convenzione per la linea Vicenza-Thiene-Schio si stabilisce che il Comitato permanente pella linea Vicenza-Thiene-Schio pagherá alle ferrovie dell' Alta Italia un annuo canone di L. 22,000 diviso in rate mensili anticipate.

Articolo 24.

Nel canone di L. 22,000 stabilito nel precedente articolo non sono computate le seguenti spese, le quali saranno sostenute separatamente da ciascheduna delle due Società.

1. Le forniture dei registri e stampati di ogni sorta destinati al servizio esclusivo di una delle due Società;

2. Le spese relative alla manutenzione ed al servizio dei depositi delle locomotive e delle dipendenze dei medesimi;

3. Il consumo d'olio per illuminazione dei convogli e di grasso per le carrozze ed i vagoni, che sarà fornito direttamente dalle due Società ai propri veicoli;

4. I premi di assicurazione.

Le spese di manipolazione per le merci a grande velocità e bagagli sono comprese nella spesa del personale del rispettivo ufficio; all'incontro le spese di manipolazione per le merci a piccola velocità sono da computarsi a 40 centesimi per tonnellata per ciascuna delle operazioni di carico e scarico, ed addebitate per intero a ciascuna delle due Società a seconda del lavoro eseguito e cioè:

Pelle merci il cui trasporto ferroviario avrà principio o termine a Vicenza il prezzo sarà sopportato integralmente dalla Società che dovrà effettuare, od avrà effettuato il trasporto, riservandosi la ferrovia dell'Alta Italia di far eseguire dai propri agenti il carico e lo scarico delle merci nella stazione di Vicenza.

Pelle merci soltanto di transito e non formanti un vagone completo ciascuna delle Società sarà addebitata delle spese di una operazione.

I trasbordi di vagoni completi di cui all'articolo 14 saranno a carico esclusivo della Società che eseguisce il trasbordo.

Al contrario quando le merci in transito passino da Vicenza senza trasbordo, non sarà portata alcuna tassa di manipolazione a carico della Società.

Il conto delle spese di manipolazione per le merci verrà presentato e liquidato alla fine di ciascun mese.

Articolo 25.

Per le aree che le ferrovie dell'Alta Italia concedono in affitto nella stazione di Vicenza ammontanti a metri

22,805 al Comitato per la ferrovia Vicenza-Schio in base agli articoli 2 e 3 della Convenzione fatta a Milano il 20 aprile 1876, viene stabilito un affitto di L. 1368,30 che corrisponde all' interesse del 6 per 0[0 sul valore delle aree valutato in L. 22,805.

La rimessa carrozze che esiste nella detta stazione su di una area di metri 625 viene valutata in ragione di L. 50 al metro e cioè in L. 31,250, per la quale la Società Vicenza-Schio corrisponderà un affitto annuo di L. 1875.

Le imposte che gravitano sui terreni e fabbricati sopraindicati saranno a carico della Società Veneta.

L' ammontare di tali affitti e cioè L. 3242,30 saranno dalla Società Veneta pagati alla Società dell' Alta Italia in due rate semestrali posticipate.

Articolo 26.

I due binari esistenti sull' area ceduta in affitto e che distaccantisi dal primo binario principale traversano la rimessa vetture saranno rilevati dalla Società Vicenza-Schio pel prezzo di L. 8000 da pagarsi alla Società dell' Alta Italia entro 10 giorni dalla ratifica della presente Convenzione.

Articolo 27.

La presente Convenzione fatta in via provvisoria avrà principio coll' apertura della linea Vicenza - Schio, salvo le aree e fabbricati dati in affitto pei quali decorrerà del giorno 21 luglio, in cui venne effettuata la consegna e non potrà essere duratura oltre il tempo in cui la Società dell' Alta Italia avrà l' esercizio delle linee del-

l' Alta Italia, e libere le suddette Società di darsi reciproca disdetta mediante un preavviso di sei mesi.

Articolo transitorio.

In pendenza di sistemare regolarmente il servizio dei trasporti merci tanto a grande che a piccola velocità, oggetti di valore e numerario che avranno luogo da e per le stazioni della nuova linea Vicenza-Schio ed allo scopo che vengano attivati in via transitoria, si stabilisce quanto segue:

Il servizio delle spedizioni sopradette tanto in provenienza dalla nuova linea quanto destinate alla stessa, sarà effettuato esclusivamente dalla stazione di Vicenza; le spedizioni dirette alla nuova linea saranno scortate come tutte le altre da regolare bollettino di spedizione o da lettera di porto a seconda che le stesse sieno a grande od a piccola velocità, portanti come stazione di destino, Vicenza, e come definitiva la stazione della nuova linea e perciò sieno in porto affrancato che assegnato dovranno essere carteggiati e tassati per Vicenza.

La stazione di Vicenza è incaricata di assumere tali spedizioni, indi rimetterle alla ferrovia Vicenza-Schio che ha l' incarico dell' ulteriore trasporto a destino. La stazione di Vicenza dovrà pure assumere e carteggiare per le loro destinazioni tutte quelle spedizioni che le verranno consegnate dalla nuova linea.

La rimessa reciproca degli invii alla stazione di Vicenza avrà luogo in contradditorio fra gli agenti della ferrovia ed il Delegato del Comitato permanente col mezzo di appositi prospetti e precisamente di quelli che sono attualmente in vigore per la consegna a domicilio, cioè: la modula 240 per la grande velocità e la 241 per la piccola.

Tali prospetti saranno redatti in duplo; uno degli stessi debitamente firmato dal rappresentante del Comitato, sarà tenuto presso l' Ufficio consegnante, l' altro sarà consegnato al rappresentante del Comitato. La firma incondizionata di questi prospetti, esonera il consegnante da qualsiasi responsabilità per ogni eventuale differenza.

Il regolamento dei conti dovrà impreteribilmente aver luogo giornalmente, per cui dovranno ogni sera essere saldati i conti risultanti dai relativi prospetti. Si fa soltanto eccezione per gli assegni che fossero eventualmente caricati sulle spedizioni destinate alla nuova linea, i quali saranno tenuti in sospeso fino a tanto che verranno rimborsati dal Comitato. Per tenere in sospeso tali assegni, la stazione di Vicenza si varrà della modula 254, facendola opportunamente firmare dal suddetto Incaricato e tenendola poscia in cassa come valore fino al versamento dell' assegno.

Verranno pure regolati giornalmente i conti relativi al servizio dei biglietti e bagagli che la stazione di Vicenza si incarica di fare per conto del Comitato secondo le norme transitorie dallo stesso stabilite.

La stazione di Vicenza quindi verserà ogni sera all' Incaricato del Comitato l' importo dei biglietti che avrà venduti ai passeggieri recantisi a stazioni della nuova linea e così l' importo esatto per il trasporto dei bagagli.

Articolo 28.

Le contestazioni che fra la Società ed il Comitato potessero elevarsi in punto alle interpretazioni e risoluzioni del presente Contratto, saranno secondo la maggiore o minore importanza dei casi, decise da un arbitro scelto d' accordo dalle Parti, o da due arbitri nominati rispettivamente dalle stesse coll' intervento di un terzo arbitro nominato dai due primi ovvero dal Presidente del Tri-

bunale Civile e Correzionale di Vicenza in caso di disc
panza di detti due arbitri.

Articolo 29.

Le spese di carta bollata e registrazione, relative a
presente Convenzione e ad altre scritture che potrai
esserne conseguenza, saranno ad esclusivo carico del
mitato, il quale per gli effetti della presente, elegg
proprio domicilio legale a Vicenza presso la Deputazi
Provinciale.

Articolo 30.

Le disposizioni dell' articolo 28 non sono obbligat
che per il Comitato, riservandosi la Società dell'Alta It
la facoltà di ricorrere ai Tribunali ordinari compet
per la decisione delle contestazioni in detto articolo
cennate.

Per la Società delle ferrovie Alta Italia
Ing. **L. Colmi**

Per il Comitato permane della ferrovia Vicenza - Sc
Ing. **F. Mari**

V. e presentato
Il Direttore Generale dell' Esercizio
MASSA

N. 3073. — Approvato il 24 Novembre 1876
Consiglio d' Amministrazione della Società Ferrovi
dell' Alta Italia sotto riserva dell' approvazione governa

Gli Amministratori
D' Adda
Bret

V. ed approvato
Roma, 22 Gennaio 1877.

Pel Ministr
VITALI

CONVENZIONE E REGOLAMENTO

del servizio cumulativo tra le Ferrovie dell'Alta Italia e quella della linea Vicenza-Schio.

Articolo 1.

Le stazioni delle due Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo pei viaggiatori sono le seguenti: Viaggiatori

delle ferrovie dell' Alta Italia: Bologna - Firenze, Mestre-Milano, Padova-Venezia e Verona.

della linea Vicenza-Schio: Thiene e Schio.

Articolo 2.

Qualora nell' interesse del Commercio occorresse di estendere la corrispondenza diretta ad altre stazioni oltre quelle sovraindicate, ciascuna delle due Amministrazioni avrà il diritto di farle ammettere, prevenendone l' altra un mese prima.

Articolo 3.

Per l' intera percorrenza sulle linee delle due Amministrazioni saranno rilasciati dei biglietti in cartoncino valevoli per l' intero percorso dal punto di partenza a quello di destinazione, nel cui prezzo complessivo saranno conservate le tariffe in vigore sulle due linee.

Articolo 4.

I biglietti saranno stampati a cura e spese delle Ar ministrazioni cui appartengono le stazioni di partenz ed avranno i colori seguenti:

Treni ordinari: Verde per la prima classe; bian per la seconda; rosa per la terza.

Treni diretti: Bianco e verde verticalmente per prima classe; bianco e rosa per la seconda classe.

Articolo 5.

Per trasporti di ragazzi dai tre ai sette anni, che tutte e due le linee pagano metà prezzo, saranno pr rilasciati biglietti diretti, ma ciascuna Amministrazio adopererà i biglietti in uso pel servizio interno, ci l' Alta Italia il *passe-partout* sopra i quali di volta volta la stazione scriverà la stazione definitiva ed il lativo prezzo; la linea Vicenza-Schio i biglietti a cart cino aventi una linea orizzontale di color violetto.

Articolo 6.

Le penalità e gli introiti suppletori per mancanza biglietti o per cambiamento di classe o per prolung zione di viaggio saranno riscossi da cadauna Ammi strazione in ragione del percorso sulle linee di sua p prietà e non mai per il percorso da effettuarsi so una linea d' un' altra.

In ciascuno di questi casi il personale di scorta treno dovrà darne avviso al personale dell' altro tre corrispondente od al Capo della stazione di transito.

Articolo 7.

Le stazioni ammesse al servizio cumulativo pei bagagli e cani sono le medesime indicate pei viaggiatori. Bagagli e Cani

Articolo 8.

Dalla stazione di partenza saranno compilati due fogli di via per la spedizione diretta dei bagagli e dei cani; uno di questi fogli sul quale sarà rilasciata ricevuta all'Amministrazione consegnante rimarrà alla stazione di transito per l'invio al Controllo delle ferrovie mittenti, l'altro accompagnerà la spedizione fino alla stazione destinataria.

La tassa sarà riscossa a partenza per tutto il percorso secondo le tariffe delle due Amministrazioni ed il bagaglio sarà tassato sul peso totale, non essendo ammessa alcuna franchigia sulle linee delle due Società.

Articolo 9.

I fogli di via ed i bollettini di bagaglio in servizio cumulativo avranno una colonna speciale per l'iscrizione e tassazione dei cani, la quale si farà mediante appositi prontuari, in cui saranno comprese le tariffe relative al percorso sulle linee delle due Amministrazioni.

Articolo 10.

Gli smarrimenti e le avarie dei bagagli da qualunque causa derivino, non potranno mai essere imputate al-

l' Amministrazione, che proverà, mediante una ricev
d' aver consegnato all' altra Amministrazione i bagagli
seguito perduti od avariati, salvo il caso di riserve fa
ed accettate espressamente alla stazione di transito, dc
avverrà sempre la ricognizione in contradditorio di tu
i bagagli fra gl' incaricati delle due Amministrazioni.

Articolo 11.

Qualora non si potesse constatare su quale delle
linee sia avvenuta la mancanza o l' avaria, le indem
a pagarsi saranno ripartite fra le due Amministrazi
in ragione della percorrenza dei bagagli.

Articolo 12.

Merci a grande ed a piccola Velocità

Il servizio cumulativo viene ammesso per tutt
spedizioni di merci, cavalli, bestiame, veicoli e fer
tanto a grande quanto a piccola velocità, nonchè
tutte le spedizioni di numerario ed oggetti preziosi
effettuarsi esclusivamente a grande velocità.

Per altro le spedizioni di merci a grande velo
aventi un peso superiore a 50 chilogrammi, le carro
i cavalli, il bestiame ed i feretri non potranno es
spediti coi treni diretti.

Articolo 13.

Le stazioni ammesse al servizio cumulativo pe
merci a grande e piccola velocità sono le seguenti:

Ferrovie dell' Alta Italia: tutte le stazioni abilita
trasporto a grande e piccola velocità in servizio inte

Ferrovia Vicenza-Schio: Dueville, Thiene e Schio

Articolo 14.

Le due Amministrazioni si scambieranno uno stato dal quale risultino nominativamente dette stazioni e la distanza chilometrica da ognuna d' esse al punto di transito, come pure l' indicazione di quelle, che fossero eventualmente ammesse soltanto per determinati trasporti.

Articolo 15.

Ai trasporti in servizio cumulativo l' Alta Italia applicherà le tariffe e condizioni attuatesi alli 16 febbraio 1872 pel servizio interno, e la ferrovia Vicenza-Schio avendo adottate le stesse tariffe applicherà eziandio le dette condizioni e tariffe dell' Alta Italia anche per la sua percorrenza da computarsi separatamente.

L' applicazione del diritto fisso sarà regolata nel modo seguente:

Ferrovie dell' Alta Italia

Grande velocità: Metà del diritto fisso portato dalle singole tariffe:

Piccola velocità: Lire 1,00 per tonnellata, allorchè il diritto fisso è stabilito dalle tariffe in L. 2,00; L. 0,80 per tonnellata quando il diritto fisso è di L. 1,30; e di L. 0,60 quando lo stesso diritto fisso è di L. 1,20.

Ferrovia Vicenza - Schio

Grande velocità: Metà del diritto fisso portato dalle singole tariffe.

Piccola velocità: L. 1,00 per tonnellata allorchè il ritto fisso è stabilito dalle tariffe in L. 2,00, e L. 0 quando lo stesso diritto fisso è di L. 1,20.

Articolo 16.

Le due Amministrazioni si obbligano a far segu le spedizioni a grande da bollettini o note di spedizi quelle a piccola velocità dalle lettere di porto in dop esemplare conformi al modulo da ciascuna adottato e golarmente compilati dal mittente.

Per le spedizioni poi di numerario ed oggetti prez sarà riprodotto sui bollettini o note di spedizione il gillo a cera lacca applicato al gruppo, pacco o cass

Articolo 17.

In ciascun esemplare dei bollettini o note e d lettere di porto oltre al numero particolare della sp zione, le stazioni di partenza dovranno partitamente is vere le tasse spettanti a ciascuna Amministrazione.

I bollettini di spedizione e le lettere di porto v geranno colla merce fino alla stazione di transito, la q nel trattenere un esemplare per l'invio all'Amminis zione mittente, inoltrerà l'altro in iscorta delle m sino alla stazione destinataria.

Articolo 18.

Oltre ai detti documenti di trasporto ogni vago piccola velocità sarà per cura della stazione di part scortato da una specifica di carico delle merci in contenute in modo che se un vagone dovesse essere

mato a qualche stazione lungo il viaggio, anche la specifica di carico debba essere trattenuta per scortare sempre il vagone.

Articolo 19.

Nel caso di carri misti contenenti cioè merci per più stazioni saranno compilate tante specifiche di carico quante le stazioni destinatarie dei colli contenuti nel carro, affinchè scaricando i colli a tali stazioni vi sia lasciata anche la relativa specifica di carico.

Le stazioni intermedie avranno cura di riformare o rettificare le specifiche di carico, ogni qualvolta avvenissero variazioni nel carico dipendentemente da operazioni di trasbordo ecc. Si indicherà sempre sulla specifica di carico il nome della stazione che avrà effettuato un trasbordo.

Sulle specifiche di carico saranno altresì indicati con esattezza oltre il nome della stazione mittente e di quella destinataria il dettaglio dei colli, anche la lettera ed il numero del carro cui la specifica si riferisce.

Per gli attrezzi di carico uniti ai vagoni, come copertoni, stanti di ferro, catene, corde ecc., la ferrovia Vicenza-Schio accetta, ed osserverà pel ricevimento e restituzione degli attrezzi stessi le norme compendiate nell' ordine di servizio N. 24-1876 (2. Semestre) delle ferrovie dell' Alta Italia, che si allega in copia *sub A* alla presente Convenzione.

Articolo 20.

La ferrovia Vicenza-Schio avendo estesa sulla sua linea la tariffa interna delle ferrovie dell' Alta Italia, si impegna di consegnare al punto di transito i gruppi,

pacchi o casse contenenti numerario ed oggetti prezi le materie infiammabili ed esplodenti, come pure tutte altre merci da trasportarsi in servizio cumulativo sec do le norme in vigore sulle linee dell' Alta Italia.

I trasporti di merci in partenza dalla linea Vicen Schio e destinati oltre le linee dell' Alta Italia o vi versa saranno appoggiate alla stazione di Vicenza provvederà per l' ulteriore proseguimento a destinazio

Articolo 21.

Trasporti per conto del Governo

La ferrovia Vicenza-Schio non avendo stabilito anc degli accordi coi Ministeri pei trasporti per conto Governo, l' eseguimento dei medesimi, cioè di Milit Doganieri, Carabinieri, Guardie di P. S., Indigenti, piegati del Ministero dell' Interno, ecc. come pure il teggio e la tassazione delle spedizioni di merce milit generi di privativa demaniale ecc. saranno limitati stazione di Vicenza, che provvederà pel proseguim a destinazione secondo le norme prescritte da ciasc Amministrazione.

Articolo 22.

Disposizioni comuni ai trasporti di merci a grande ed a piccola Velocità.

Tutte le spedizioni di campioni ed oggetti il di valore non rappresenta la tassa di porto sino a dest zione non potranno effettuarsi in servizio cumulativo, in porto affrancato.

Dovranno pure eseguirsi in porto affrancato le dizioni d' oggetti deperibili.

Non si accetteranno poi spedizioni in servizio cu lativo per essere inoltrate parte colla tassa affrancat parte assegnata.

Articolo 23.

La stazione di partenza sarà sempre responsabile delle tasse affrancate e quella d' arrivo delle tasse assegnate. È fatta eccezione per le tasse di pesatura in partenza, delle quali sono soltanto responsabili le stazioni mittenti.

Articolo 24.

Le merci non convenientemente imballate o presentanti traccie evidenti di deperimento o di avaria non saranno accettate senza una dichiarazione di garanzia da farsi sul documento di trasporto firmata dal mittente, che esoneri la ferrovia da ogni responsabilità.

Articolo 25.

Ciascuna delle due Amministrazioni ha il diritto di pagare ai mittenti a titolo di spesa anticipata, quelle somme che fossero richieste nei limiti consentiti dalle tariffe rispettive.

Tali spese sono soggette alla provvigione stabilita dall' art. 132 delle tariffe.

Articolo 26.

Quando occorresse l' annullamento o la riduzione di una spesa anticipata, la stazione d' arrivo si rivarrà del suo debito facendo seguire la somma annullata a carico della stazione di partenza ed unendovi la dichiarazione del mittente.

Questo invio non sarà soggetto a tassa, ma non restituirà la provvigione già percepita.

Articolo 27.

Allorchè una spedizione in servizio cumulativo s caricata da un assegno pagabile dopo l'effettuato inca la stazione speditrice rilascierà al mittente un man di rimborso, disporrà poi il modulo dell' avviso d' inc sul quale dovrà sempre apporre il proprio bollo ad un ed iscriverà in tutte lettere il relativo ammonta l' unirà al documento di spedizione, che dovrà scor la merce sino a destinazione.

Articolo 28.

La stazione d' arrivo, tosto esatto l' assegno, firn l' avviso d' incasso apponendovi inoltre il bollo ad um

Il rinvio degli avvisi d' incasso alle stazioni mitt dovrà sempre aver luogo anche per gli assegni car sulle spedizioni a piccola velocità col mezzo degli U della grande velocità, vale a dire il piego conten gli avvisi d' incasso sarà sempre scritturato come gruppo o carta di valore e tassato sull' importo dell segno secondo la tariffa del numerario.

Articolo 29.

Quando il mittente dichiara per iscritto di rid od annullare l' assegno caricato sopra una merce, la zione d' arrivo, che avrà ricevuta la dichiarazione esservisi conformata conserverà nella propria contab il debito per l' importo integrante dell' assegno e si crediterà della differenza, rinviando alla stazione di

tenza l'avviso d'incasso caricato della differenza come spesa anticipata a pareggio dei suoi conti.

La tassa dell'assegno sarà applicata soltanto sull'assegno ridotto.

Articolo 30.

Nel caso che una merce caricata d'assegno fosse rifiutata dal destinatario e dovesse essere ritornata al mittente, la Stazione d'arrivo, nell'effettuare la rispedizione, farà seguire sulla merce tutte le somme esistenti a carico della medesima, sia per spese anticipate che per assegno come per tasse di porto d'andata e ritorno.

La stazione di partenza nel restituire la merce al mittente si farà pagare le tasse di porto e rifondere le spese che avesse originariamente anticipate, e per l'importo dell'assegno ritirerà il mandato di rimborso quitanzato.

Articolo 31.

Le due Amministrazioni si scambieranno alla fine di ogni mese uno stato degli assegni, che a tutto il mese antecedente non risultassero ancora pagati ai mittenti.

Articolo 32.

Tutte le stazioni mittenti ammesse al servizio cumulativo, dovranno regolarmente registrare sui documenti di trasporto anche le tasse di consegna a domicilio per le destinazioni nelle quali sono organizzati detti trasporti.

La consegna a domicilio è obbligatoria ogni qualvolta il mittente non abbia indicato sui documenti di spedizione la clausola, che i colli debbano rimanere *fermi in stazione*.

Le due Amministrazioni si scambieranno le tarif condizioni stabilite pei trasporti a domicilio.

Articolo 33.

Respon-sabilità

La consegna della contabilità e la ricognizione d merci avranno luogo alla stazione di transito di Vic in contradditorio fra gli agenti delle due Amministrazi i quali si scambieranno le relative ricevute sui regi di transito.

I colli spediti a grande velocità, come pure qu isolati della piccola velocità saranno effettivamente r nosciuti in contradditorio mediante ispezione di cias collo, mentre le spedizioni a carico completo a gra ed a piccola velocita in vagoni piombati saranno rice in modo simbolico, vale a dire non si constaterà ch condizione dei piombi.

I vagoni piombati a carico completo pei quali è messo il transito sulle linee delle due Amministraz sono quelli trovantisi nelle condizioni stabilite dall' a colo XIV della Convenzione stipulata alli 2 settembre 1 per l' uso promiscuo della stazione di Vicenza.

I vagoni misti a carico completo pei quali sarà r nosciuta la necessità dello scarico, perchè conten merci destinate a linee divergenti dalla stazione di t sito, saranno trasbordati e le merci riconosciute in c tradditorio fra gli agenti delle due Amministrazioni.

Arrivando alla stazione di transito uno o più va piombati ai quali per presuntiva bagnatura delle m e per un motivo o disposizione qualsiasi dovessero muoversi i piombi, si farà la ricognizione delle m contenutevi in contradditorio fra gli agenti delle Amministrazioni.

Quando i vagoni fossero muniti di piombi di dog allora si dovrà richiedere l' intervento d' un agente

finanza o chi per esso, affinchè rediga Processo Verbale, tanto per la rimozione dei piombi, quanto per la ricognizione delle merci e per la ripiombatura dei vagoni stessi.

I vagoni muniti di nuovi piombi verranno consegnati all'Amministrazione destinataria pel proseguimento a destinazione.

Se i piombi dei vagoni fossero messi soltanto dalle Amministrazioni ferroviarie, allora l'Amministrazione si limiterà alla ricognizione delle merci in contradditorio fra gli agenti delle due Amministrazioni ed alla nuova piombatura.

Articolo 34.

Le mancanze od avarie riscontrate nel riconoscimento delle merci si constateranno in apposito registro e con annotazione sui documenti di trasporto, purchè controfirmata dagli agenti dell'Amministrazione che consegnò la merce.

Il regolare Processo Verbale potrà essere redatto anche più tardi, ove occorra, nel caso di rifiuto dei colli da parte del destinatario.

Articolo 35.

Pei vagoni piombati sia dalla dogana, come dalle stazioni, gli agenti di una nel consegnare a quelli dell'altra i documenti di trasporto e le specifiche di carico relative a tali vagoni, faranno riconoscere a proprio scarico la buona condizione dei piombi e ritireranno ricevuta.

Articolo 36.

I vagoni piombati ricevuti in modo simbolico sono

accettati dalle Amministrazioni sotto riserva di rico scerne il contenuto all' arrivo.

Le osservazioni cui desse luogo una tale ricognizic non saranno per altro ammesse se non subito dopo scarico e purchè questo sia fatto nelle 36 ore dopo l' rivo del vagone.

La stazione d' arrivo notificherà tali osservazion mezzo della stazione di Vicenza a quella mittente, p venendo in pari tempo l' Amministrazione dalla qu dipende, cui spetta di trattare coll' altra interessata.

Articolo 37.

Sono vietate le riserve fatte in modo generale ta alle stazioni di transito, quanto alle stazioni d' arriv ai destinatarii. Non saranno perciò ammesse riserve avarie, cattivo condizionamento, dispersione od amm se non quando l' avaria, il cattivo condizionamento dispersione o l' ammanco sieno precisamente determi

Qualora sieno trasportate alla rinfusa merci ch pratica vengono imballate, ogni Amministrazione p per questo solo titolo fare le sue riserve.

Articolo 38.

Le indennità dovute in causa di perdite, man od avarie, saranno sopportate dall' Amministrazione ne sarà riconosciuta responsabile. In caso di d l' indennità sarà pagata dalle due Amministrazioı proporzione dei chilometri percorsi su ciascuna lin

Le avarie dipendenti da eccedenza di carico, d curia nella distribuzione del carico, o da comunan merci eterogenee e che possono guastarsi per coı

saranno sopportate dall' Amministrazione che ha fatto il carico.

Le avarie delle merci dipendenti da rottura dei carri entro i quali le merci sono riposte, saranno sopportate dall' Amministrazione che ha in consegna il veicolo, a meno che la rottura non provenga da lesioni o guasti preesistenti, impossibili a rilevarsi alla stazione di transito.

Le avarie per bagnature verificate in vagoni piombati saranno sopportàte dall' Amministrazione mittente quando questa è proprietaria del vagone.

Quando invece le avarie per bagnature sieno riscontrate in vagoni piombati non appartenenti all' Amministrazione mittente, le indennità da pagarsi saranno ripartite come nei casi dubbî fra le Amministrazioni interessate.

Articolo 39.

In quanto ai copertoni e stanti di ferro dei carri, l'Amministrazione proprietaria avrà diritto ad un'indennità di It. L. 0,25 al giorno per ogni copertone ed ogni muta di stanti.

Articolo 40.

Senza bisogno di preventiva autorizzazione le due Amministrazioni, nel reciproco interesse, si autorizzano scambievolmente a transigere fino alla concorrenza di L. 150 per tutti i reclami dipendenti da mancanze od avarie pei quali fosse urgente una definizione, salvo a discutere in seguito a quale Amministrazione spetti la responsabilità.

Però questa disposizione non sarà applicabile alle spedizioni eseguite dai mittenti con bollettino di garanzia,

qualora il titolo dell'indennità si trovi compreso in quel della garanzia.

In tale circostanza come pure per ogni indennità s periore alle L. 150, le Amministrazioni rispettive dovran mettersi preventivamente d'accordo.

Articolo 41.

È fatto obbligo alle stazioni d'arrivo di dare imn diato avviso a quella di partenza dei colli rifiutati tai a grande che a piccola velocità, indicando tutti estremi della spedizione ed i precisi motivi del rifiu allo scopo che ne sia informato il mittente e possa d le relative istruzioni.

Articolo 42.

Quando una spedizione si possa considerare giac per qualunque motivo, la stazione d'arrivo ne darà bito avviso alla stazione di partenza con invito di ric mare dal mittente le disposizioni opportune.

Articolo 43.

Ogni quindici giorni le due Amministrazioni si s bieranno un elenco dei colli che rimanessero ancora centi nelle diverse stazioni ad onta delle pratiche come agli articoli 40 e 41, e faranno luogo a quelle tiche che in seguito a tali partecipazioni saranno g cate opportune per farne cessare la giacenza.

Articolo 44.

Nel caso che per gli oggetti posti in vendita il prodotto ricavato, dedotte le spese reali sostenute dalle Amministrazioni, non fosse sufficiente a coprire le tasse di trasporto, la differenza sarà da ripartirsi in proporzione dei chilometri percorsi sulle linee delle due Amministrazioni.

Articolo 45.

In caso di differenza riscontrata in più sul peso di ommissione di qualche collo sui documenti di trasporto o di falsa dichiarazione di qualità della merce constatata alle stazioni di transito od alla stazione d' arrivo, quest' ultima esigerà dal destinatario la sopratassa e multa dovuta anche pel percorso dell' Amministrazione di partenza, rettificandone il relativo documento di trasporto.

Articolo 46.

Formalità doganali

Le spedizioni in partenza dalla linea Vicenza - Schio destinate all' estero, dovranno essere accompagnate da una dichiarazione firmata dal mittente in doppio esemplare sui moduli in uso pei servizî internazionali valevoli per la dogana di confine dello Stato a cui è destinata la merce.

Le merci soggette a diritti doganali nello Stato, quando non sarà possibile ottenere l' emissione della prescritta bolla d' uscita dalla stazione di partenza, dovranno essere scortate da un' altra dichiarazione valevole per la dogana italiana.

Le merci provenienti dall' estero destinate alla lin Vicenza - Schio vincolate a bolla a cauzione, saranno i messe all' Amministrazione destinataria per la conseg alla dogana d' arrivo.

Qualora la merce fosse destinata ad una stazione n provvista di sezione doganale, la consegna e l' operazio d' entrata si effettueranno dagli agenti dell' Alta Ital nella dogana di Vicenza.

I documenti doganali dovranno sempre essere iscr col proprio numero d' ordine nell' apposita colonna documenti di trasporto e della specifica di carico.

Al punto di transito gli agenti della ferrovia a quale viene consegnata la merce, dovranno verificar recapiti doganali indicati sui documenti di trasporto, c statare l' incolumità dei piombi apposti ai vagoni e ri vandone la mancanza, farne annotazione sui docume stessi e sul libro di transito. Questa verifica servirà stabilire a chi incomba la responsabilità in caso di sm rimento dei recapiti suddetti e della mancanza di piom

La ricevuta incondizionata della merce s' intend estesa anche ai recapiti doganali iscritti come sopra.

Regolamento dei conti fra le due Amministrazio

Articolo 47.

Viaggiatori

Ciascuna Amministrazione rimetterà ogni dieci gic all' altra interessata un prospetto degli introiti dei vi giatori effettuati per conto della stessa, e mensilmente prospetto riassuntivo di tutto il mese; nei quali prosp gli incassi fatti saranno distinti per treno ordinari diretto e per classe.

Scambiate le rettifiche, le Amministrazioni si trasm teranno a vicenda un riassunto mensile dei prodotti, capitolazione, in doppio esemplare, di cui uno sarà trocesso munito dell' accettazione.

Articolo 48.

L'Amministrazione che avrà percepite le tasse pel trasporto dei bagagli in servizio cumulativo, invierà ogni dieci giorni a quella destinataria un prospetto indicante la rispettiva quota di credito per ogni foglio di via. Bagagli e Cani

Scambiate le rettifiche le Amministrazioni si trasmetteranno a vicenda un riassunto mensile dei prodotti (Ricapitolazione) in doppio esemplare, di cui uno sarà retrocesso munito dell'accettazione.

Articolo 49.

Le ricapitolazioni mensili stabilite come sopra verranno riassunte in un conto corrente compilato in doppio esemplare, il quale reciprocamente accettato si considererà come conto definitivo.

Il saldo di questo conto rappresenterà le somme dovute dall'una all'altra Amministrazione, ed il relativo pagamento si farà alla sede dell'Amministrazione creditrice non più tardi di cinque giorni dalla data dell'accettazione del conto corrente.

Nullameno se dai conti risulterà che una Amministrazione è abitualmente in credito verso l'altra, quella avrà diritto al pagamento di acconti, che fossero richiesti sull'importo presuntivo del suo credito.

Articolo 50.

Pei trasporti di merci in servizio cumulativo saranno compilati dalla stazione di transito i riassunti e resoconti giornalieri, dai quali dovrà risultare il debito ed il credito di ciascuna Amministrazione, sia per tasse affrancate, sia per tasse e spese assegnate. Merci a grande ed a piccola Velocità

Detti resoconti saranno redatti in doppio esemplare uno per ciascuna Amministrazione, secondo le norme, che verranno fissate in una apposita istruzione da compilarsi per cura dell' Alta Italia.

Il saldo sarà regolato ogni cinque giorni e l' agente dell' Amministrazione debitrice dovrà pagare a quello dell' Amministrazione creditrice l' importo a saldo, il qual importo sarà dagli agenti stessi da conteggiarsi nei Resoconti di transito a pareggio della rimanenza passiva.

L' Alta Italia impartirà eziandio istruzioni ai propri agenti circa il modo di conteggiare le spedizioni provenienti da oltre le linee dell' Alta Italia e destinate alla linea Vicenza-Schio o viceversa.

Le quote relative alla percorrenza sulle linee estere nonchè le spese doganali, quelle anticipate ed assegni caricati su spedizioni provenienti dalle linee suddette dovranno essere pagate in oro dagli agenti della ferrovia Vicenza - Schio all' atto del ricevimento della merce per l' inoltro a destinazione.

Articolo 51.

Trasporti in servizio

La corrispondenza d' ufficio, i documenti di contabilità ed il numerario per oggetti di servizio saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Amministrazioni contraenti.

Saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici relativi al servizio cumulativo.

Articolo 52.

Reclami

I reclami relativi alle irregolarità avvenute nei trasporti di merci, alle eccedenze di tasse ecc., saranno rivolti e trattati per l' Alta Italia dal Capo Traffico della divisione di Verona e per la ferrovia Vicenza-Schio dall' Ingegnere dell' esercizio.

Articolo 53.

Il presente atto, che regola il servizio dei trasporti fa parte integrante della Convenzione stipulata alli 2 settembre 1876 e sostituisce precisamente l'articolo transitorio, che sarà da considerarsi abrogato coll'attivazione del servizio diretto. Ratifica

Ferme le condizioni portate dall'art. 28 della Convenzione 2 settembre 1876 per quanto riguarda il servizio cumulativo, questo non avrà principio, se non dopo che la presente avrà riportata l'approvazione del Direttore Generale dell'esercizio dell'Alta Italia, dei rispettivi Consigli d'Amministrazione e del Governo.

Verona, li 31 *ottobre* 1876.

Il Capo Traffico
Gelmi

Pel Comitato Permanente della linea Vicenza-Schio
Lampertico Fedele

Visto e presentato

Il Direttore Generale dell'Esercizio
M. MASSA

N. 3074. — Approvato il 24 novembre 1876 dal Consiglio d'Amministrazione della Società ferroviaria dell'Alta Italia sotto riserva dell'approvazione Governativa.

Gli Amministratori
D'Adda
Brot

Visto ed approvato
Roma, 22 *gennaio* 1877
Pel Ministro
VITALI

Allegato A

FERROVIE
DELL'ALTA ITALIA

Milano, 5 *settembre* 18

Direzione Gen. dell' Esercizio

ORDINE DI SERVIZIO N. 24 — 1876. (2. Semestre)

Nuovo bollettino d'accompagnamento degli attrez delle altre Amministrazioni. — Soppressione del modula 315 rossa.

Allo scopo di accertare nel modo più pratico e p regolare il ricevimento e la restituzione degli attrezzi carico, quali sono gli stanti di ferro, le catene e le cor appartenenti a ferrovie in corrispondenza, si prescri che a datare dal giorno 1. ottobre p. v. venga po fuori d'uso la modula 315 rossa in corso, e siano oss vate le seguenti nuove norme:

1. Nelle stazioni comuni a due Amministrazioni, ci **Ala, Udine, Bologna, Firenze, Pisa, Modane, e V timiglia**, gli uffici dell' Amministrazione in corrisp denza saranno provveduti da questa Società di una nu modula 315 rossa a libro di 100 fogli, composta de matrice e di due tagliandi *A* e *B* denominati *Bollett d' accompagnamento di attrezzi esteri* come dell' anne modulo.

2. Gli attrezzi saranno consegnati dall' incaricato della ferrovia in corrispondenza insieme ai due tagliandi compilati nella parte relativa alla quantità e designazione degli attrezzi e coll' indicazione della stazione destinataria, dei numeri dei vagoni sui quali si trovano e della spedizione di cui fanno parte.

L' incaricato di questa Società dopo di avere riconosciuta la concordanza di queste indicazioni con quelle della matrice, apporrà la sua firma sopra quest' ultima in segno di ricevimento degli attrezzi e vi inscriverà la data ed il treno di partenza.

3. Ricevuti in tal modo gli attrezzi, l' incaricato di questa Società applicherà il timbro della stazione comune sopra ambedue i tagliandi; esporrà sul tagliando *A* gli estremi relativi alla partenza da detta stazione comune, quindi li consegnerà uniti al Capo-conduttore del treno che trasporta gli attrezzi, e ciò dopo di aver inscritto tanto i due tagliandi quanto gli attrezzi sul libretto di consegna ed aver ritirato su questo la firma del Capo-conduttore, operazione questa che dovrà ripetersi dalle stazioni di diramazione ad ogni cambiamento di treno e per conseguenza di Capo-conduttore. I due tagliandi devono accompagnare gli attrezzi fino alla stazione che toglie questi ultimi dalla circolazione.

Avvenendo il caso che la stazione per la quale fu carteggiata una spedizione con attrezzi esteri ne eseguisca la rispedizione ad altra stazione e per conseguenza debba inoltrare a questa i vagoni cogli stessi attrezzi, essa farà proseguire per la detta stazione di destinazione definitiva anche i due bollettini, affinchè accompagnino gli attrezzi lungo tutto il loro viaggio, ed inscriverà la loro destinazione definitiva nell' apposito quadro del tagliando *A*, dove cioè è indicato « **Rispedizione alla stazione di...** »

4. La stazione destinataria o quella che per eventuale trasbordo dei vagoni ritirasse gli attrezzi invece di essa,

o finalmente quella che li ricevesse in rispedizione com è detto sopra, provvederà al loro immediato ritorno al stazione comune, separatamente dai vagoni ed anche mezzo dei treni omnibus, accompagnandoli col solo bo lettino di ritorno (tagliando *B*) sul quale esporrà le i dicazioni ad essa spettanti; in conseguenza non si d vranno adoperare per nuove spedizioni nè in servi interno, nè per altre ferrovie.

Anche la stazione che ritorna gli attrezzi sciolti tutte le successive nelle quali si cambia il treno ed Capo-conduttore, inscriveranno gli attrezzi ed il bolletti di ritorno nel libretto di consegna, facendosene rilascia ricevuta dal Capo-conduttore, come è detto pel traspo in andata. Il tagliando *A* sarà dalla stazione destinata completato e spedito all' Agenzia del Movimento col r porto modula 302 o 303.

5. Si osserva che in ciascuno dei due bollettini predisposto un apposito quadro per la firma dei Ca conduttori. Tale firma coll' indicazione della data e mero del treno dev' essere esposta sul tagliando *A* ciascuno dei Capo - conduttori dei treni che trasporta gli attrezzi in andata, e sul tagliando *B* da ciascuno Capo - conduttori dei treni che li trasportano di ritor Tali firme devono essere apposte in presenza del Ca stazione o dell' impiegato che ne fa le veci.

6. La restituzione degli attrezzi nella stazione comu si farà presentando all' incaricato della ferrovia in c rispondenza il bollettino (tagliando *B*) che li avrà acco pagnati di ritorno. Si ritirerà sullo stesso regolare ri vuta, e così completato lo si spedirà coi rapporti gi nalieri all' Agenzia del Movimento.

7. Per le spedizioni provenienti dalla Südbahn o da Germania che si dovessero inoltrare sulle ferrovie Me dionali e sulle Romane, la stazione comune a quest' time ferrovie tratterrà i bollettini d' accompagnament

si considererà come stazione destinataria; essa quindi consegnerà gli attrezzi agli agenti della ferrovia su cui vanno inoltrati, ritirandone ricevuta sul tagliando *A*, ed al loro ritorno spedirà il tagliando *A* completato all'Agenzia del Movimento, ed il tagliando *B* cogli attrezzi alla stazione comune da cui questi le saranno pervenuti.

8. Gli agenti di questa Società nelle stazioni comuni dovranno tenere in evidenza una registrazione di tutte le partite di attrezzi di mano in mano che saranno loro consegnate, e ne inscriveranno il ritorno con annotazione a fianco di ciascuna, in modo che risultino chiaramente le partite che ritardassero a ritornare.

Essi invieranno nota di queste ultime, nel termine di 15 giorni dalla partenza degli attrezzi, alla propria divisione del Traffico, affinchè provveda alla restituzione sollecita degli attrezzi; e ripeteranno di seguito l'avviso finchè la restituzione avrà avuto luogo.

Tutte le stazioni della rete invieranno al magazzino dell'Economato le vecchie module 315 rosse che si trovassero presso di esse dopo l'attivazione del presente.

Il Direttore Generale dell'Esercizio

M. MASSA

Mod. 315.

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

BOLLETTINO D'ACCOMPAGNAMENTO
di Attrezzi esteri

N. progr.

Staz. mittente _____

Staz. destinataria _____

Quantità (1)	Designazione degli Attrezzi

Amm. proprietaria _____

Provenienti da _____
Spedizione N _____
in data _____

Vagoni sui quali sono caricati } _____

Firma dell'Agente che consegna gli Attrezzi all'Alta Italia

Firma dell'Agente che li riceve

Data di partenza	Treno

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Mod. 315.

FERROVIE DELL'

Bollettino d'accompagname

Numero Progres

Stazione mittente (timbro)	

Data di Partenza	Treno

IL CAPO DELLA STAZIONE DI PARTENZA

Quantità (1)	Designazione degli

Ammin. proprietaria

Firma dei Capi Conduttori dei treni c
trasportano gli Attrezzi dalla Stazi
comune fino a destinazione definitiva

Treno	Data	Firma

NB. Questo bollettino accompagna
alla Stazione destinataria, la quale
dal bollettino di ritorno lo spedisc

(1) La quantità deve essere scritta

Mod. 315.

A

zi esteri

.nataria

stazione di

Vagoni
i sono caricati

ati da
ne N.

| Treno

rivo

trezzi sono stati
alla Staz. com.

azione d'arrivo

azione comune
ato e disgiunto
vimento.

i cifre.

FERROVIE DELL' ALTA ITALIA — FERROVIE DELL' ALTA ITALIA

FERROVIE DELL' ALTA ITALIA B

Bollettino d' accompagnamento di Attrezzi esteri

DI RITORNO ALLA STAZIONE COMUNE

Numero Progressivo

Stazione che li ritorna	alla Stazione comune (timbro) (2)

Data di Partenza	Treno	Attrezzi ricevuti per Rispedizione della merce dalla Stazione di

IL CAPO DELLA STAZIONE DI PARTENZA

Quantità (2)	Designazione degli Attrezzi (2)	Vagoni sui quali erano caricati in partenza (2)
	Amm. proprietaria (2)	2) *Provenienti da* ___ *Spedizione N.* ___ *in data* ___

Firma dei Capi Conduttori dei treni che trasportano gli Attrezzi di ritorno fino alla Stazione comune.

Treno	Data	Firma

Data	Treno
d' arrivo alla Stazione comune	

Data della riconsegna degli Attrezzi e Firma di ricevimento dell'incaricato della amministr. in corrispondenza

NB. Questo bollettino rimane unito all'altro che accompagna gli Attrezzi dalla Stazione comune alla Stazione destinataria, e da questa si ritorna cogli Attrezzi alla Stazione comune la quale lo completa e lo spedisce all'Agenzia del Movimento.

(2) Queste indicazioni devono essere esposte dalla Stazione comune quando spedisce gli Attrezzi. La quantità deve scriversi in lettere e non in cifre.

CONVENZIONE E REGOLAMENTO

pel servizio cumulativo tra le Ferrovie dell'Alta Italia e le linee del Consorzio Interprovinciale Padova-Bassano e Treviso-Vicenza.

Articolo 1.

Le stazioni delle due Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo pei viaggiatori sono le seguenti: Viaggiatori

delle ferrovie dell' Alta Italia: Ferrara-Bologna-Firenze, Mestre-Milano, Udine-Venezia e Verona.

delle linee Consorziali: Bassano-Cittadella, Castelfranco e Camposampiero.

La stazione di Treviso distribuirà biglietti pella via di Cittadella soltanto a destinazione di Tavernelle, Verona, Brescia e Milano; e quella di Vicenza li distribuirà per Conegliano, Pordenone ed Udine.

Articolo 2.

Qualora nell' interesse del Commercio occorresse di estendere la corrispondenza diretta ad altre stazioni oltre quelle sovraindicate, ciascuna delle due Amministrazioni avrà il diritto di farle ammettere, prevenendone l' altra un mese prima.

Sono accettuate da questa disposizione le stazioni di Vicenza e Treviso, la cui corrispondenza pella via di Cittadella resta definitivamente limitata come all' articolo precedente.

Articolo 3.

Per l' intera percórrenza sulle linee delle due Ammi nistrazioni saranno rilasciati dei biglietti in cartoncin valevoli per l' intero percorso dal punto di partenza quello di destinazione, nel cui prezzo complessivo sa ranno conservate le tariffe in vigore sulle due linee.

Articolo 4.

I biglietti saranno stampati a cura e spese delle Am ministrazioni cui appartengono le stazioni di partenza ed avranno i colori seguenti:

Treni ordinari: Verde per la prima classe; bianc per la seconda; rosa per la terza.

Treni diretti: Bianco e verde verticalmente per l prima classe; bianco e rosa per la seconda classe.

Articolo 5.

Per trasporti di ragazzi dai tre ai sette anni, che s tutte e due le linee pagano metà prezzo, saranno pu rilasciati biglietti diretti, ma ciascuna Amministrazior adopererà i biglietti in uso pel servizio interno, cic l' Alta Italia il *passe-partout* sopra i quali di volta i volta la stazione scriverà la stazione definitiva ed il r lativo prezzo; le linee Consorziali i biglietti a cartor cino aventi una linea orizzontale di color violetto.

Articolo 6.

Le penalità e gli introiti suppletori per mancanza d biglietti o per cambiamento di classe o per prolunga

zione di viaggio saranno riscossi da cadauna Amministrazione in ragione del percorso sulle linee di sua proprietà e non mai per il percorso da effettuarsi sopra una linea dell' altra.

In ciascuno di questi casi il personale di scorta del treno dovrà darne avviso al personale dell' altro treno corrispondente od al Capo della stazione di transito.

Articolo 7.

Bagagli e Cani

Le stazioni ammesse al servizio cumulativo pei bagagli e cani sono le medesime indicate pei viaggiatori, come agli art. 1 e 2.

Articolo 8.

Dalla stazione di partenza saranno compilati due fogli di via per la spedizione diretta dei bagagli e dei cani; uno di questi fogli sul quale sarà rilasciata ricevuta all' Amministrazione consegnante rimarrà alla stazione di transito per l' invio al Controllo delle ferrovie mittenti, l' altro accompagnerà la spedizione fino alla stazione destinataria.

La tassa sarà riscossa a partenza per tutto il percorso secondo le tariffe delle due Amministrazioni ed il bagaglio sarà tassato sul peso totale, non essendo ammessa alcuna franchigia sulle linee delle due Società.

Articolo 9.

I fogli di via ed i bollettini di bagaglio in servizio cumulativo avranno una colonna speciale per l' iscrizione

e tassazione dei cani, la quale si farà mediante appositi prontuari, in cui saranno comprese le tariffe relative al percorso sulle linee delle due Amministrazioni.

Articolo 10.

Gli smarrimenti e le avarie dei bagagli da qualunque causa derivino, non potranno mai essere imputate all' Amministrazione, che proverà, mediante una ricevuta d' aver consegnato all' altra Amministrazione i bagagli in seguito perduti od avariati, salvo il caso di riserve fatte ed accettate espressamente alla stazione di transito, dove avverrà sempre la ricognizione in contradditorio di tutti i bagagli fra gl' incaricati delle due Amministrazioni.

Articolo 11.

Qualora non si potesse constatare su quale linea si avvenuta la mancanza o l' avaria, le indennità a pagare saranno ripartite fra le due Amministrazioni in ragione della percorrenza dei bagagli.

Articolo 12.

Merci a grande ed a piccola Velocità

Il servizio cumulativo viene ammesso per tutte le spedizioni di merci, cavalli, bestiame, veicoli e feretri tanto a grande quanto a piccola velocità, nonchè per tutte le spedizioni di numerario ed oggetti preziosi da effettuarsi esclusivamente a grande velocità.

Per altro le spedizioni di merci a grande velocità aventi un peso superiore a 50 chilogrammi, le carrozze, i cavalli, il bestiame ed i feretri non potranno essere spediti coi treni diretti.

Articolo 13.

Tanto pelle ferrovie Alta Italia quanto per quelle Consorziali sono ammesse al servizio cumulativo pelle merci tutte le stazioni abilitate al trasporto a grande e piccola velocità in servizio interno.

Resta stabilito che il movimento locale fra Vicenza e Treviso o viceversa si considera come interno delle linee consorziali, e perciò sarà avviato per Cittadella. Analogamente il movimento da Vicenza ad oltre Treviso e da Treviso ad oltre Vicenza sarà avviato direttamente per Cittadella quando ciò riesca più vantaggioso pel commercio, anche se il mittente non ne faccia domanda: s' intende che il computo delle tasse sarà fatto tenendo separate le distanze per ciascuna Amministrazione e non mai raggruppando le distanze medesime pegli effetti della applicazione delle tariffe differenziali.

Articolo 14.

Le due Amministrazioni si scambieranno uno stato dal quale risultino nominativamente dette stazioni e la distanza chilometrica da ognuna d' esse al punto di transito, come pure l' indicazione di quelle, che fossero eventualmente ammesse soltanto per determinati trasporti.

Articolo 15.

Ai trasporti in servizio cumulativo l'Alta Italia applicherà le tariffe e condizioni attuatesi alli 16 febbraio 1872 pel servizio interno, e le ferrovie Consorziali avendo adottate le stesse tariffe applicherà eziandio le dette condizioni e tariffe dell'Alta Italia anche per la sua percorrenza da computarsi, come si è detto all'art. 15, separatamente.

L'applicazione del diritto fisso sarà regolata nel modo seguente:

Ferrovie dell'Alta Italia

Grande velocità: Metà del diritto fisso portato dalle singole tariffe:

Piccola velocità: Lire 1,00 per tonnellata, allorchè il diritto fisso è stabilito dalle tariffe in L. 2,00; L. 0,80 per tonnellata quando il diritto fisso è di L. 1,50, 1,40 e 1,30; e di L. 0,60 quando lo stesso diritto fisso è di L. 1,20.

Ferrovie Consorziali

Grande velocità: Metà del diritto fisso portato dalle singole tariffe.

Piccola velocità: L. 1,00 per tonnellata allorchè il diritto fisso è stabilito dalle tariffe in L. 2,00, e L. 0,60 quando lo stesso diritto fisso è inferiore a L. 2,00.

Articolo 16.

Le due Amministrazioni si obbligano a far seguire le spedizioni a grande da bollettini o note di spedizione, quelle a piccola velocità dalle lettere di porto in doppio esemplare conformi al modulo da ciascuna adottato e regolarmente compilati dal mittente.

Per le spedizioni poi di numerario ed oggetti preziosi sarà riprodotto sui bollettini o note di spedizione il sigillo a cera lacca applicato al gruppo, pacco o cassa.

Articolo 17.

In ciascun esemplare dei bollettini o note e delle lettere di porto oltre al numero particolare della spedizione, le stazioni di partenza dovranno partitamente iscrivere le tasse spettanti a ciascuna Amministrazione.

I bollettini di spedizione e le lettere di porto viaggeranno colla merce fino alla stazione di transito, la quale nel trattenere un esemplare per l'invio all'Amministrazione mittente, inoltrerà l'altro in iscorta delle merci sino alla stazione destinataria.

Articolo 18.

Oltre ai detti documenti di trasporto ogni vagone a piccola velocità sarà per cura della stazione di partenza scortato da una specifica di carico delle merci in esso contenute in modo che se un vagone dovesse essere fermato a qualche stazione lungo il viaggio, anche la spe-

cifica di carico debba essere trattenuta per scortare sempre il vagone.

Articolo 19.

Nel caso di carri misti contenenti cioè merci per più stazioni saranno compilate tante specifiche di carico quante le stazioni destinatarie dei colli contenuti nel carro, affinchè scaricando i colli a tali stazioni vi sia lasciata anche la relativa specifica di carico.

Le stazioni intermedie avranno cura di riformare o rettificare le specifiche di carico, ogni qualvolta avvenissero variazioni nel carico dipendentemente da operazioni di trasbordo ecc. Si indicherà sempre sulla specifica di carico il nome della stazione che avrà effettuato un trasbordo.

Sulle specifiche di carico saranno altresì indicati con esattezza oltre il nome della stazione mittente e di quella destinataria il dettaglio dei colli, anche la lettera ed il numero del carro cui la specifica si riferisce.

Per gli attrezzi di carico uniti ai vagoni, come copertoni, stanti di ferro, catene, corde ecc., le ferrovie Consorziali accettano, ed osserveranno pel ricevimento e restituzione degli attrezzi stessi le norme compendiate nell' ordine di servizio N. 24-1876 (2. Semestre) delle ferrovie dell' Alta Italia, che si allega in copia *sub A* alla presente Convenzione.

Articolo 20.

Le ferrovie Consorziali avendo estesa sulle loro linee la tariffa interna delle ferrovie dell'Alta Italia, si impegnano di consegnare ai rispettivi punti di transito i gruppi

pacchi o casse contenenti numerario ed oggetti preziosi, le materie infiammabili ed esplodenti, come pure tutte le altre merci da trasportarsi in servizio cumulativo secondo le norme in vigore sulle linee dell' Alta Italia.

I trasporti di merci in partenza dalle linee Consorziali e destinati oltre le linee dell' Alta Italia o viceversa saranno appoggiate alle rispettive stazioni di transito che provvederanno per l' ulteriore proseguimento a destinazione.

Articolo 21.

Trasporti per conto del Governo

Le ferrovie Consorziali non avendo stabilito ancora degli accordi coi Ministeri pei trasporti per conto del Governo, l' eseguimento dei medesimi, cioè di Militari, Doganieri, Carabinieri, Guardie di P. S., Indigenti, Impiegati del Ministero dell' Interno, ecc. come pure il carteggio e la tassazione delle spedizioni di merce militare, generi di privativa demaniale ecc. saranno limitati alle stazioni di transito, che provvederanno pel proseguimento a destinazione secondo le norme prescritte da ciascuna Amministrazione.

Articolo 22.

Disposizioni comuni ai trasporti di merci a grande ed a piccola Velocità.

Tutte le spedizioni di campioni ed oggetti il di cui valore non rappresenta la tassa di porto sino a destinazione non potranno effettuarsi in servizio cumulativo, che in porto affrancato.

Dovranno pure eseguirsi in porto affrancato le spedizioni d' oggetti deperibili.

Non si accetteranno poi spedizioni in servizio cumulativo per essere inoltrate parte colla tassa affrancata e parte assegnata.

Articolo 23.

La stazione di partenza sarà sempre responsabile delle tasse affrancate e quella d'arrivo delle tasse assegnate. È fatta eccezione per le tasse di pesatura in partenza, delle quali sono soltanto responsabili le stazioni mittenti.

Articolo 24.

Le merci non convenientemente imballate o presentanti traccie evidenti di deperimento o di avaria non saranno accettate senza una dichiarazione di garanzia da farsi sul documento di trasporto firmata dal mittente, che esoneri la ferrovia da ogni responsabilità.

Articolo 25.

Ciascuna delle due Amministrazioni ha il diritto di pagare ai mittenti a titolo di spesa anticipata, quelle somme che fossero richieste nei limiti consentiti dalle tariffe rispettive.

Tali spese sono soggette alla provvigione stabilita dall'art. 132 delle tariffe.

Articolo 26.

Quando occorresse l'annullamento o la riduzione di una spesa anticipata, la stazione d'arrivo si rivarrà del suo debito facendo seguire la somma annullata a carico della stazione di partenza ed unendovi la dichiarazione del mittente.

Questo invio non sarà soggetto a tassa, ma non si restituirà la provvigione già percepita.

Articolo 27.

Allorchè una spedizione in servizio cumulativo sarà caricata da un assegno pagabile dopo l'effettuato incasso, la stazione speditrice rilascierà al mittente un mandato di rimborso, disporrà poi il modulo dell' avviso d' incasso sul quale dovrà sempre apporre il proprio bollo ad umido ed iscriverà in tutte lettere il relativo ammontare e l' unirà al documento di spedizione, che dovrà scortare la merce sino a destinazione.

Articolo 28.

La stazione d' arrivo, tosto esatto l' assegno, firmerà l' avviso d' incasso apponendovi inoltre il bollo ad umido.

Il rinvio degli avvisi d' incasso alle stazioni mittenti dovrà sempre aver luogo anche per gli assegni caricati sulle spedizioni a piccola velocità col mezzo degli Uffici della grande velocità, vale a dire il piego contenente gli avvisi d' incasso sarà sempre scritturato come un gruppo o carta di valore e tassato sull' importo dell' assegno secondo la tariffa del numerario.

Articolo 29.

Quando il mittente dichiara per iscritto di ridurre od annullare l' assegno caricato sopra una merce, la stazione d' arrivo, che avrà ricevuta la dichiarazione dopo esservisi conformata conserverà nella propria contabilità il debito per l' importo integrante dell' assegno e si accrediterà della differenza, rinviando alla stazione di par-

tenza l' avviso d' incasso caricato della differenza come spesa anticipata a pareggio dei suoi conti.

La tassa dell' assegno sarà applicata soltanto sull' assegno ridotto.

Articolo 30.

Nel caso che una merce caricata d' assegno fosse rifiutata dal destinatario e dovesse essere ritornata al mittente, la Stazione d' arrivo, nell'effettuare la rispedizione, farà seguire sulla merce tutte le somme esistenti a carico della medesima, sia per spese anticipate che per assegno come per tasse di porto d' andata e ritorno.

La stazione di partenza nel restituire la merce al mittente si farà pagare le tasse di porto e rifondere le spese che avesse originariamente anticipate, e per l' importo dell' assegno ritirerà il mandato di rimborso quitanzato.

Articolo 31.

Le due Amministrazioni si scambieranno alla fine di ogni mese uno stato degli assegni, che a tutto il mese antecedente non risultassero ancora pagati ai mittenti.

Articolo 32.

Tutte le stazioni mittenti ammesse al servizio cumulativo, dovranno regolarmente registrare sui documenti di trasporto anche le tasse di consegna a domicilio per le destinazioni nelle quali sono organizzati detti trasporti.

La consegna a domicilio è obbligatoria ogni qualvolta il mittente non abbia indicato sui documenti di spedizione la clausola, che i colli debbano rimanere *fermi in stazione*.

Le due Amministrazioni si scambieranno le tariffe e condizioni stabilite pei trasporti a domicilio.

Articolo 33.

Responsabilità

La consegna della contabilità e la ricognizione delle merci avranno luogo alle stazioni di transito in contradditorio fra gli agenti delle due Amministrazioni, i quali si scambieranno le relative ricevute sui registri di transito.

I colli spediti a grande velocità, come pure quelli isolati della piccola velocità saranno effettivamente riconosciuti in contradditorio mediante ispezione di ciascun collo, mentre le spedizioni a carico completo a grande ed a piccola velocità in vagoni piombati saranno ricevute in modo simbolico, vale a dire non si constaterà che la condizione dei piombi.

I vagoni piombati a carico completo pei quali è ammesso il transito sulle linee delle due Amministrazioni sono quelli trovantisi nelle condizioni stabilite dall' articolo XIII della Convenzione stipulata alli 2 settembre 1876 per l' uso promiscuo della stazione di Vicenza.

I vagoni misti a carico completo pei quali sarà riconosciuta la necessità dello scarico, perchè contenenti merci destinate a linee divergenti dalla stazione di transito, saranno trasbordati, e le merci riconosciute in contradditorio fra gli agenti delle due Amministrazioni.

Arrivando ad una stazione di transito uno o più vagoni piombati ai quali per presuntiva bagnatura delle merci e per un motivo o disposizione qualsiasi dovessero rimuoversi i piombi, si farà la ricognizione delle merci contenutevi in contradditorio fra gli agenti delle due Amministrazioni.

Quando i vagoni fossero muniti di piombi di dogana allora si dovrà richiedere l' intervento d' un agente di

finanza o chi per esso, affinchè rediga Processo Verbale, tanto per la rimozione dei piombi, quanto per la ricognizione delle merci e per la ripiombatura dei vagoni stessi.

I vagoni muniti di nuovi piombi verranno consegnati all'Amministrazione destinataria pel proseguimento a destinazione.

Se i piombi dei vagoni fossero messi soltanto dalle Amministrazioni ferroviarie, allora l'Amministrazione si limiterà alla ricognizione delle merci in contradditorio fra gli agenti delle due Amministrazioni ed alla nuova piombatura.

Articolo 34.

Le mancanze od avarie riscontrate nel riconoscimento delle merci si constateranno in apposito registro e con annotazione sui documenti di trasporto, purchè controfirmata dagli agenti dell'Amministrazione che consegna la merce.

Il regolare Processo Verbale potrà essere redatto anche più tardi, ove occorra, nel caso di rifiuto dei colli da parte del destinatario.

Articolo 35.

Pei vagoni piombati sia dalla dogana, come dalle stazioni, gli agenti di una nel consegnare a quelli dell'altra i documenti di trasporto e le specifiche di carico relative a tali vagoni, faranno riconoscere a proprio scarico la buona condizione dei piombi e ritireranno ricevute.

Articolo 36.

I vagoni piombati ricevuti in modo simbolico son

accettati dalle Amministrazioni sotto riserva di riconoscerne il contenuto all' arrivo.

Le osservazioni cui desse luogo una tale ricognizione non saranno per altro ammesse se non subito dopo lo scarico e purchè questo sia fatto nelle 36 ore dopo l' arrivo del vagone.

La stazione d' arrivo notificherà tali osservazioni a mezzo della stazione di transito a quella mittente, prevenendo in pari tempo l' Amministrazione dalla quale dipende, cui spetta di trattare coll' altra interessata.

Articolo 37.

Sono vietate le riserve fatte in modo generale tanto alle stazioni di transito, quanto alle stazioni d' arrivo ed ai destinatarii. Non saranno perciò ammesse riserve per avarie, cattivo condizionamento, dispersione od ammanco se non quando l' avaria, il cattivo condizionamento, la dispersione o l' ammanco sieno precisamente determinati.

Qualora sieno trasportate alla rinfusa merci che di pratica vengono imballate, ogni Amministrazione potrà per questo solo titolo fare le sue riserve.

Articolo 38.

Le indennità dovute in causa di perdite, mancanze od avarie, saranno sopportate dall' Amministrazione, che ne sarà riconosciuta responsabile. In caso di dubbio l' indennità sarà pagata dalle due Amministrazioni in proporzione dei chilometri percorsi su ciascuna linea.

Le avarie dipendenti da eccedenza di carico, da incuria nella distribuzione del carico, o da comunanza di merci eterogenee e che possono guastarsi per contatto,

saranno sopportate dall' Amministrazione che ha fatto il carico.

Le avarie delle merci dipendenti da rottura dei carri entro i quali le merci sono riposte, saranno sopportate dall' Amministrazione che ha in consegna il veicolo, a meno che la rottura non provenga da lesioni o guasti preesistenti, impossibili a rilevarsi alla stazione di transito.

Le avarie per bagnature verificate in vagoni piombati saranno sopportate dall' Amministrazione mittente quando questa è proprietaria del vagone.

Quando invece le avarie per bagnature sieno riscontrate in vagoni piombati non appartenenti all' Amministrazione mittente, le indennità da pagarsi saranno ripartite come nei casi dubbî fra le Amministrazioni interessate.

Articolo 39.

In quanto ai copertoni e stanti di ferro dei carri, l'Amministrazione proprietaria avrà diritto ad un'indennità di It. L. 0,25 al giorno per ogni copertone ed ogni muta di stanti.

Articolo 40.

Le due Amministrazioni, nel reciproco interesse, si autorizzano scambievolmente a transigere fino alla concorrenza di L. 150 per tutti i reclami dipendenti da mancanze od avarie pei quali fosse urgente una definizione, salvo a discutere in seguito a quale Amministrazione spetti la responsabilità.

Però questa disposizione non sarà applicabile alle spedizioni eseguite dai mittenti con bollettino di garanzia

qualora il titolo dell'indennità si trovi compreso in quello della garanzia.

In tale circostanza come pure per ogni indennità superiore alle L. 150, le Amministrazioni rispettive dovranno mettersi preventivamente d'accordo.

Articolo 41.

È fatto obbligo alle stazioni d'arrivo di dare immediato avviso a quella di partenza dei colli rifiutati tanto a grande che a piccola velocità, indicando tutti gli estremi della spedizione ed i precisi motivi del rifiuto, allo scopo che ne sia informato il mittente e possa dare le relative istruzioni.

Articolo 42.

Quando una spedizione si possa considerare giacente per qualunque motivo, la stazione d'arrivo ne darà subito avviso alla stazione di partenza con invito di richiamare dal mittente le disposizioni opportune.

Articolo 43.

Ogni quindici giorni le due Amministrazioni si scambieranno un elenco dei colli che rimanessero ancora giacenti nelle diverse stazioni ad onta delle pratiche fatte come agli articoli 40 e 41, e faranno luogo a quelle pratiche che in seguito a tali partecipazioni saranno giudicate opportune per farne cessare la giacenza.

Articolo 44.

Nel caso che per gli oggetti posti in vendita il prodotto ricavato, dedotte le spese reali sostenute dalle Amministrazioni, non fosse sufficiente a coprire le tasse di trasporto, la differenza sarà da ripartirsi in proporzione dei chilometri percorsi sulle linee delle due Amministrazioni.

Articolo 45.

In caso di differenza riscontrata in più sul peso di ommissione di qualche collo sui documenti di trasporto o di falsa dichiarazione di qualità della merce constatata alle stazioni di transito od alla stazione d'arrivo, quest'ultima esigerà dal destinatario la sopratassa e multa dovuta anche pel percorso dell'Amministrazione di partenza, rettificandone il relativo documento di trasporto.

Articolo 46.

Formalità doganali

Le spedizioni in partenza dalle linee Consorziali destinate all'estero, dovranno essere accompagnate da una dichiarazione firmata dal mittente in doppio esemplare sui moduli in uso pei servizî internazionali valevoli per la dogana di confine dello Stato a cui è destinata la merce.

Le merci soggette a diritti doganali nello Stato, quando non sarà possibile ottenere l'emissione della prescritta bolla d'uscita dalla stazione di partenza, dovranno essere scortate da un'altra dichiarazione valevole per la dogana italiana.

Le merci provenienti dall' estero destinate alle linee Consorziali vincolate a bolla a cauzione, saranno rimesse all' Amministrazione destinataria per la consegna alla dogana d' arrivo.

Qualora la merce fosse destinata ad una stazione non provvista di sezione doganale, la consegna e l' operazione d' entrata si effettueranno dagli agenti dell' Alta Italia nelle dogane del rispettivo transito.

I documenti doganali dovranno sempre essere iscritti col proprio numero d' ordine nell' apposita colonna dei documenti di trasporto e della specifica di carico.

Al punto di transito gli agenti della ferrovia alla quale viene consegnata la merce, dovranno verificare i recapiti doganali indicati sui documenti di trasporto, constatare l' incolumità dei piombi apposti ai vagoni e rilevandone la mancanza, farne annotazione sui documenti stessi e sul libro di transito. Questa verifica servirà a stabilire a chi incomba la responsabilità in caso di smarrimento dei recapiti suddetti e della mancanza di piombi.

La ricevuta incondizionata della merce s' intenderà estesa anche ai recapiti doganali iscritti come sopra.

Regolamento dei conti fra le due Amministrazioni

Articolo 47.

Ciascuna Amministrazione rimetterà ogni dieci giorni all' altra interessata un prospetto degli introiti dei viaggiatori effettuati per conto della stessa, e mensilmente un prospetto riassuntivo di tutto il mese; nei quali prospetti gli incassi fatti saranno distinti per treno ordinario o diretto e per classe. Viaggiatori

Scambiate le rettifiche, le Amministrazioni si trasmetteranno a vicenda un riassunto mensile dei prodotti, Ricapitolazione, in doppio esemplare, di cui uno sarà retrocesso munito dell' accettazione.

Articolo 48.

Bagagli e Cani

L' Amministrazione che avrà percepite le tasse pel trasporto dei bagagli in servizio cumulativo, invierà ogni dieci giorni a quella destinataria un prospetto indicante la rispettiva quota di credito per ogni foglio di via.

Scambiate le rettifiche, le Amministrazioni si trasmetteranno a vicenda un riassunto mensile dei prodotti (Ricapitolazione) in doppio esemplare, di cui uno sarà retrocesso munito dell' accettazione.

Articolo 49.

Le ricapitolazioni mensili stabilite come sopra verranno riassunte in un conto corrente compilato in doppio esemplare, il quale reciprocamente accettato si considererà come conto definitivo.

Il saldo di questo conto rappresenterà le somme dovute dall' una all' altra Amministrazione, ed il relativo pagamento si farà alla sede dell' Amministrazione creditrice non più tardi di cinque giorni dalla data dell' accettazione del conto corrente.

Nullameno se dai conti risulterà che una Amministrazione è abitualmente in credito verso l' altra, quella avrà diritto al pagamento di acconti, che fossero richiesti sull' importo presuntivo del suo credito.

Articolo 50.

Merci a grande ed a piccola Velocità

Pei trasporti di merci in servizio cumulativo saranno compilati dalle stazioni di transito i Riassunti e Resoconti giornalieri, dai quali dovrà risultare il debito ed il credito di ciascuna Amministrazione, sia per tasse affrancate sia per tasse e spese assegnate.

Detti Resoconti saranno redatti in doppio esemplare, uno per ciascuna Amministrazione, secondo le norme, che verranno fissate in una apposita istruzione da compilarsi per cura dell' Alta Italia.

Il saldo sarà regolato ogni cinque giorni e l' agente dell' Amministrazione debitrice dovrà pagare a quello dell' Amministrazione creditrice l' importo a saldo, il qual importo sarà dagli agenti stessi da conteggiarsi nei Resoconti di transito a pareggio della rimanenza passiva.

L' Alta Italia impartirà eziandio istruzioni ai propri agenti circa il modo di conteggiare le spedizioni provenienti da oltre le linee dell' Alta Italia e destinate alle linee Consorziali o viceversa.

Le quote relative alla percorrenza sulle linee estere, nonchè le spese doganali, quelle anticipate ed assegni caricati su spedizioni provenienti dalle linee suddette, dovranno essere pagate in oro dagli agenti delle ferrovie Consorziali all' atto del ricevimento della merce per l' inoltro a destinazione.

Articolo 51.

Trasporti in servizio

La corrispondenza d' ufficio, i documenti di contabilità ed il numerario per oggetti di servizio saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Amministrazioni contraenti.

Saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici relativi al servizio cumulativo.

Articolo 52.

Reclami

I reclami relativi alle irregolarità avvenute nei trasporti di merci, alle eccedenze di tasse ecc., saranno rivolti e trattati per l' Alta Italia dal Capo Traffico della divisione di Verona e per le ferrovie Consorziali dal delegato che verrà indicato.

Articolo 53.

Le contestazioni che fra la Società ed il Comitato potessero elevarsi in punto alle interpretazioni e risoluzioni del presente Contratto, saranno secondo la maggiore o minore importanza dei casi, decise da un arbitro scelto d'accordo dalle Parti, o da due arbitri nominati rispettivamente dalle stesse coll'intervento di un terzo arbitro nominato dai due primi ovvero dal Presidente del Tribunale Civile Correzionale di Vicenza in caso di discrepanza di detti due arbitri.

Articolo 54.

Le spese di carta bollata e registrazione, relative alla presente Convenzione e ad altre scritture che potranno esserne conseguenza, saranno ad esclusivo carico del Comitato, il quale per gli effetti della presente, dichiara il proprio domicilio legale a Vicenza.

Articolo 55.

La presente Convenzione fatta in via provvisoria ed in base agli accordi contenuti nei verbali 16 marzo e 14 dicembre 1877 avrà principio col 1 gennaio 1878 e cesserà dall'aver vigore al 30 giugno stesso anno.

È riservata l'approvazione della presente Convenzione da parte dei Comitati dell'Amministrazione dell'Alta Italia e del Consorzio Interprovinciale, nonchè quella del R. Governo.

Milano, li 15 *dicembre* 1877.

Il Delegato del Comitato
del Consorzio Interprovinciale
Loro Gio. Batta

I Delegati delle Ferrovie Alta Italia
M. Massa
G. Ratti
Devaux
P. Sartorio
Ottolenghi

Allegato A.

FERROVIE
DELL'ALTA ITALIA

Milano, 5 *settembre* 1876

Direzione Gen. dell' Esercizio

ORDINE DI SERVIZIO N. 24 — 1876. (2. Semestre)

Nuovo bollettino d'accompagnamento degli attrezzi delle altre Amministrazioni. — Soppressione della modula 315 rossa.

Allo scopo di accertare nel modo più pratico e più regolare il ricevimento e la restituzione degli attrezzi di carico, quali sono gli stanti di ferro, le catene e le corde, appartenenti a ferrovie in corrispondenza, si prescrive che a datare dal giorno 1. ottobre p. v. venga posta fuori d'uso la modula 315 rossa in corso, e siano osservate le seguenti nuove norme:

1. Nelle stazioni comuni a due Amministrazioni, cioè: **Ala, Udine, Bologna, Firenze, Pisa, Modane, e Ventimiglia,** gli uffici dell' Amministrazione in corrispondenza saranno provveduti da questa Società di una nuova modula 315 rossa a libro di 100 fogli, composta della matrice e di due tagliandi *A* e *B* denominati *Bollettino d' accompagnamento di attrezzi esteri* come dell' annesso modulo.

2. Gli attrezzi saranno consegnati dall' incaricato della ferrovia in corrispondenza insieme ai due tagliandi compilati nella parte relativa alla quantità e designazione degli attrezzi e coll' indicazione della stazione destinataria, dei numeri dei vagoni sui quali si trovano e della spedizione di cui fanno parte.

L' incaricato di questa Società dopo di avere riconosciuta la concordanza di queste indicazioni con quelle della matrice, apporrà la sua firma sopra quest' ultima in segno di ricevimento degli attrezzi e vi inscriverà la data ed il treno di partenza.

3. Ricevuti in tal modo gli attrezzi, l' incaricato di questa Società applicherà il timbro della stazione comune sopra ambedue i tagliandi; esporrà sul tagliando *A* gli estremi relativi alla partenza da detta stazione comune, quindi li consegnerà uniti al Capo-conduttore del treno che trasporta gli attrezzi, e ciò dopo di aver inscritto tanto i due tagliandi quanto gli attrezzi sul libretto di consegna ed aver ritirato su questo la firma del Capo-conduttore, operazione questa che dovrà ripetersi dalle stazioni di diramazione ad ogni cambiamento di treno e per conseguenza di Capo-conduttore. I due tagliandi devono accompagnare gli attrezzi fino alla stazione che toglie questi ultimi dalla circolazione.

Avvenendo il caso che la stazione per la quale fu carteggiata una spedizione con attrezzi esteri ne eseguisca la rispedizione ad altra stazione e per conseguenza debba inoltrare a questa i vagoni cogli stessi attrezzi, essa farà proseguire per la detta stazione di destinazione definitiva anche i due bollettini, affinchè accompagnino gli attrezzi lungo tutto il loro viaggio, ed inscriverà la loro destinazione definitiva nell' apposito quadro del tagliando *A*, dove cioè è indicato « **Rispedizione alla stazione di...** »

4. La stazione destinataria o quella che per eventuale trasbordo dei vagoni ritirasse gli attrezzi invece di essa,

o finalmente quella che li ricevesse in rispedizione come è detto sopra, provvederà al loro immediato ritorno alla stazione comune, separatamente dai vagoni ed anche a mezzo dei treni omnibus, accompagnandoli col solo bollettino di ritorno (tagliando *B*) sul quale esporrà le indicazioni ad essa spettanti; in conseguenza non si dovranno adoperare per nuove spedizioni nè in servizio interno, nè per altre ferrovie.

Anche la stazione che ritorna gli attrezzi sciolti e tutte le successive nelle quali si cambia il treno ed il Capo-conduttore, inscriveranno gli attrezzi ed il bollettino di ritorno nel libretto di consegna, facendosene rilasciare ricevuta dal Capo-conduttore, come è detto pel trasporto in andata. Il tagliando *A* sarà dalla stazione destinataria completato e spedito all' Agenzia del Movimento col rapporto modula 302 o 303.

5. Si osserva che in ciascuno dei due bollettini è predisposto un apposito quadro per la firma dei Capo-conduttori. Tale firma coll' indicazione della data e numero del treno dev' essere esposta sul tagliando *A* da ciascuno dei Capo - conduttori dei treni che trasportano gli attrezzi in andata, e sul tagliando *B* da ciascuno dei Capo - conduttori dei treni che li trasportano di ritorno. Tali firme devono essere apposte in presenza del Capo stazione o dell' impiegato che ne fa le veci.

6. La restituzione degli attrezzi nella stazione comune si farà presentando all' incaricato della ferrovia in corrispondenza il bollettino (tagliando *B*) che li avrà accompagnati di ritorno. Si ritirerà sullo stesso regolare ricevuta, e così completato lo si spedirà coi rapporti giornalieri all' Agenzia del Movimento.

7. Per le spedizioni provenienti dalla Südbahn o dalla Germania che si dovessero inoltrare sulle ferrovie Meridionali e sulle Romane, la stazione comune a quest' ultime ferrovie tratterrà i bollettini d' accompagnamento e

si considererà come stazione destinataria; essa quindi consegnerà gli attrezzi agli agenti della ferrovia su cui vanno inoltrati, ritirandone ricevuta sul tagliando *A*, ed al loro ritorno spedirà il tagliando *A* completato all'Agenzia del Movimento, ed il tagliando *B* cogli attrezzi alla stazione comune da cui questi le saranno pervenuti.

8. Gli agenti di questa Società nelle stazioni comuni dovranno tenere in evidenza una registrazione di tutte le partite di attrezzi di mano in mano che saranno loro consegnate, e ne inscriveranno il ritorno con annotazione a fianco di ciascuna, in modo che risultino chiaramente le partite che ritardassero a ritornare.

Essi invieranno nota di queste ultime, nel termine di 15 giorni dalla partenza degli attrezzi, alla propria divisione del Traffico, affinchè provveda alla restituzione sollecita degli attrezzi; e ripeteranno di seguito l'avviso finchè la restituzione avrà avuto luogo.

Tutte le stazioni della rete invieranno al magazzino dell'Economato le vecchie module 315 rosse che si trovassero presso di esse dopo l'attivazione del presente.

Il Direttore Generale dell'Esercizio

M. MASSA

Mod. 315.

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

BOLLETTINO D'ACCOMPAGNAMENTO

di Attrezzi esteri

N. progr.

Staz. mittente _____

Staz. destinataria _____

Quantità (1)	Designazione degli Attrezzi

Amm. proprietaria _____

Provenienti da _____

Spedizione N _____

in data _____

Vagoni sui quali sono caricati _____

Firma dell'Agente che consegna gli Attrezzi all'Alta Italia

Firma dell'Agente che li riceve

Data di partenza	Treno

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Mod. 315

FERROVIE DELL'ALTA ITALI

Bollettino d'accompagnamento di Att

Numero Progressivo

Stazione mittente (timbro)	Stazione d

Data di Partenza	Treno	Rispedizione a

IL CAPO DELLA STAZIONE DI PARTENZA

Quantità (1)	Designazione degli Attrezzi	sui

Ammin. proprietaria _____

Firma dei Capi Conduttori dei treni che trasportano gli Attrezzi dalla Stazione comune fino a destinazione definitiva.

Treno	Data	Firma

Da

d

I suindic
spediti di ri
il giorno
col treno
Il Capo del

NB. Questo bollettino accompagna gli Attrezzi dal
alla Stazione destinataria, la quale dopo averlo c
dal bollettino di ritorno lo spedisce all'Agenzia d

(1) La quantità deve essere scritta in lettere e n

Mod. 315.

FERROVIE DELL' ALTA ITALIA — FERROVIE DELL' ALTA ITALIA

FERROVIE DELL' ALTA ITALIA **B**

Bollettino d' accompagnamento di Attrezzi esteri

DI RITORNO ALLA STAZIONE COMUNE

Numero Progressivo

Stazione che li ritorna	alla Stazione comune (timbro) (2)

Data di Partenza	Treno	Attrezzi ricevuti per Rispedizione della merce dalla Stazione di

IL CAPO DELLA STAZIONE DI PARTENZA

Quantità (2)	Designazione degli Attrezzi (2)	Vagoni sui quali erano caricati in partenza (2)
	Amm. proprietaria (2)_____	2) *Provenienti da*____ *Spedizione N.*____ *in data*____

Firma dei Capi Conduttori dei treni che trasportano gli Attrezzi di ritorno fino alla Stazione comune.

Treno	Data	Firma

Data	Treno
d' arrivo alla Stazione comune	

Data della riconsegna degli Attrezzi e Firma di ricevimento dell'incaricato della amministr. in corrispondenza

NB. Questo bollettino rimane unito all'altro che accompagna gli Attrezzi dalla Stazione comune alla Stazione destinataria, e da questa si ritorna cogli Attrezzi alla Stazione comune la quale lo completa e lo spedisce all'Agenzia del Movimento

(2) Queste indicazioni devono essere esposte dalla Stazione comune quando spedisce gli Attrezzi. La quantità deve scriversi in lettere e non in cifre.

PRELIMINARE

di contratto per la cessione della caduta d'acqua del fiume Retrone al nuovo ponte regolatore fuori Porta Monte nella Città di Vicenza.

Fra il Comune della Città di Vicenza rappresentato dal Sindaco di detta Città Clementi Dott. Cav. Bortolo fu Giovanni Battista ed il Consorzio ferroviario interprovinciale Padova - Vicenza - Treviso rappresentato dal loro Presidente Comm. Senatore Dott. Fedele Lampertico fu Domenico, si addiviene al seguente preliminare:

Premesse

Mediante la costruzione di un ponte regolatore sul fiume Retrone fatta a metri 320 circa avanti l'immissione delle acque di questo in quelle di Bacchiglione, si ottenne, col mezzo di un conveniente barraggio, un salto d'acqua utilizzabile come forza motrice, come risulta dal Progetto Beroaldi.

La costruzione però di detto ponte, oltre allo scopo suddetto, ebbe quello di produrre fra il pelo d'acqua dei due fiumi tal differenza, che il fabbricato ad uso di macello situato fra loro, potesse far passare pel suo interno ed utilizzare pei suoi usi le acque del Retrone, versandole poi in quelle del Bacchiglione, e quello di mantenere elevato a costante altezza il pelo d'acqua nell'interno della città, sia per igiene pubblica sia per altri motivi.

Questo ponte è costruito in muratura ad una sola compata ed ha le dimensioni e forma descritte nell' allegato *A*.

Onde agevolare l' applicazione di motori idraulici in ciascuna delle due spalle sono praticati due fori. Uno circolare del diametro di 0,60 col centro all' altezza di 2,66 dalla soglia del ponte allorquando i baraggi sono chiusi, ed uno a sezione rettangolare col lato superiore semicircolare e l' inferiore basato sull' alveo avente le dimensioni: altezza 1,50, larghezza 1.

Questi fori si possono aprire a seconda del bisogno.

La luce libera è divisa in due col mezzo di un *partiacqua*, ed ognuna di queste due parti è chiudibile mediante paratoie mobili congegnate in modo da aprirsi naturalmente allorquando, gonfiandosi il Bacchiglione, le acque di questo rigurgitano nel Retrone.

La forza totale utilizzabile è quindi ugualmente divisa in due parti eguali secondo il progetto Beroaldi sopraindicato.

Alla destra del ponte esistono due aree con fabbricato (una a monte e una a valle) di proprietà comunale per rendere possibile l' impianto delle macchine necessarie per l' utilizzazione della forza motrice.

L' area e fabbricato a monte trovansi descritti nell' allegato al presente preliminare (all. B.)

Preliminare di cessione

Il Comune di Vicenza si obbliga col presente atto a cedere al Consorzio ferroviario interprovinciale la metà destra della caduta ai seguenti patti e condizioni, le quali serviranno di base al contratto definitivo.

1. Il Consorzio suddetto acquista, rispetto al Comune col presente preliminare, da tradursi in contratto, l' assoluta proprietà della caduta d' acqua nelle condizioni e

della forza che saranno riconosciute in apposito sopraluogo da due rappresentanti, l'uno il Comune, l'altro il Consorzio, salvo la legale sanzione governativa per l'investitura d'acqua, la quale verrà dal Comune immediatamente chiesta appena terminato il progetto di applicazione delle macchine.

2. Il Comune da parte sua si obbliga di non alterare le condizioni della caduta.

3. La manutenzione del ponte solo, rimarrà sempre a carico del Comune. Qualunque guasto quindi o deterioramento si avesse a manifestare, dovrà essere da questi immediatamente riparato. In tal caso l'utente dovrà darne al Comune immediato avviso, ed in quanto i lavori necessari per rimediarvi rendessero assolutamente necessaria la sospensione dell'uso della caduta dell'acqua, l'utente non avrá diritto a compenso di sorte per la sospensione.

Sarà pure a carico del Comune la manutenzione del pilone di mezzo, sempre però che i guasti eventuali di esso non derivino da abusi o trascuranze dell'utente.

Qualora i guasti fossero tali da impedire il regolare funzionamento delle macchine, potrà ripararvi l'utente stesso, obbligandosi poi il Comune al rimborso delle spese liquidabili mediante accordo, ed ove ciò non fosse possibile, mediante arbitrato.

Il cessionario potrà eseguire tutti i lavori necessari pel collocamento di motori idraulici, purchè questi non abbiano ad ostruire in qualsivoglia modo la luce libera del ponte o portare impedimento al libero corso del fiume, oppure danno alle proprietà adiacenti, o nuocere in qualsiasi modo alla solidità del ponte.

5. L'utente potrà nei giorni ed ora nei quali pel pubblico macello non è richiesto l'uso dell'acqua, togliere i baraggi ed abbassare il pelo di questa.

Nelle ore in cui è stabilito che debba servire pel

pubblico macello, dovrà tenere i barraggi chiusi in modo da mantenere il chiesto livello.

Però all' atto della installazione dei meccanismi, potrà tenere aperte le porte per facilitare i lavori subacquei.

6. La manovra dei barraggi ed apertura, sarà sempre fatta dall' utente. Si riserva il Comune il diritto di fare eseguire tale manovra nei casi in cui si credesse necessaria per impedire allagamenti nella città.

L' altezza dei barraggi non potrà assolutamente essere variata nè in più nè in meno, rimanendo fissa in metri 2,54 dal fondo dell' alveo come appare nell' allegato *A*.

7. Sebbene il presente preliminare sia fatto unicamente per l' acqua affluente da metà della luce libera del ponte resta fissato e pattuito esplicitamente che l' altra metà debba sempre essere chiusa mediante il barraggio all' altezza stabilita; il quale barraggio non dovrà in alcun modo, nè sotto alcun titolo essere levato nemmeno in parte, giacchè ciò produrrebbe abbassamento del pelo d' acqua con pregiudizio dell' utente al quale dovrà essere in tal caso compensato ogni danno.

8. Potrà il Comune esigere l'apertura totale o parziale della luce nel solo caso che la caduta non venga in alcun modo utilizzata.

9. La manutenzione del barraggio sarà ad intiero carico dell' utente, il quale dovrà provvedere al convogliamento delle erbe trasportate nel corso del fiume Qualora però il Comune trovasse di cedere la caduta di sinistra, questi oneri saranno divisi ugualmente fra il Consorzio ed il nuovo acquirente.

10. Oltre alla cessione della caduta, il Comune vende al Consorzio l' area e lo stabile situato a monte ed a destra descritto dall' allegato *B*, locale e terreno che dovrà sempre tenere in istato di decorosa manutenzione.

11. L' acquirente potrà proporre quelle modificazioni che per facilità della manutenzione stimasse opportune

pel barraggio, le quali verranno concesse purchè a giudizio di persone competenti non tornino a pregiudizio degli interessi del Comune.

12. Siccome l' acquisto di cui nel presente preliminare è fatto colla intenzione di avere una forza motrice per le officine delle ferrovie Venete esistenti nella stazione, così il Comune si obbliga di concedere senza alcun compenso il passaggio sotterraneo attraverso le strade comunali mediante tubi, colle stesse norme prescritte per le condutture del gas.

13. Qualora il Comune addivenisse alla cessione della seconda caduta d' acqua a sinistra, dovrà in concorso della parte acquirente la caduta destra, stabilire le norme che regoleranno l' uso delle due cadute in modo che l' una parte non possa pregiudicare i diritti dell' altra.

14. Potrà il Consorzio trasmettere ad altri la cessione di cui nel presente preliminare. Il nuovo concessionario, o utente, o proprietario dovrà però obbligarsi allo stretto adempimento di tutti i doveri ed oneri che sono nel presente preliminare stabiliti, nello stesso tempo che viene ad acquistare tutti i diritti che in questo sono considerati.

15. All' atto della firma del relativo regolare contratto, verrà fatta consegna dei locali, barraggi ecc. nello stato attuale, i quali perciò passeranno in proprietà assoluta del Consorzio, ad eccezione della metà sinistra del barraggio, la cui manutenzione starà a carico del Consorzio fino a che il Comune abbia ceduta ad altri la caduta di sinistra.

16. In compenso della cessione della caduta dell' acqua, il Consorzio pagherà al Comune la somma di L. 10000 ed altre L. 4000 per la vendita dell' area e casa attigua e ciò all' atto della firma del regolare contratto.

17. Il presente preliminare fatto in doppio, è firmato alla presenza dei testimoni, salva ratifica del Consiglio ai

riguardi del Comune e del Comitato del Consorzio ferroviario nei riguardi dello stesso.

18. Il Contratto redatto conforme alle leggi vigenti, ma basato unicamente sulle condizioni fissate dal presente preliminare, sarà firmato dopo ottenuto la regolare investitura dell' acqua.

19. Le spese tutte del contratto saranno a carico dell' acquirente, nonchè l' annuo canone governativo per la investitura d' acqua.

Fir. BORTOLO CLEMENTI *Sindaco*

» FEDELE LAMPERTICO *Presidente del Consorzio ferroviario*

Presentato all' ufficio del Comitato ferroviario
li 4 *marzo* 1878.

REGOLAMENTO

pel servizio di contabilità del Comitato interprovinciale ferroviario Padova-Vicenza-Treviso, approvato nell'Assemblea tenuta in Vicenza il giorno 12 gennaio 1876.

CAPITOLO I.

Disposizioni generali

1. Il servizio di contabilità abbraccia tutte le scritture relative agli introiti, alle spese ed alle operazioni d'ordine dell'Amministrazione, delle Costruzioni e dell'Esercizio.

CAPITOLO II.

2. Gli introiti sono:

1. *Patrimoniali*

a) Quelli dei prestiti interprovinciali occorrenti a costituire il capitale del Consorzio a senso dell'art. 5 dello

Statuto approvato col Reale Decreto 27 agosto 1874 N. 2116;

b) I sussidi governativi;

c) I contributi da esigersi dalle tre Provincie;

d) I frutti dei fondi capitali e rimanenze di cassa;

e) Quelli dei titoli depositati in garanzia;

f) I ricavi da vendite;

g) I fitti di qualsiasi genere, scalvo delle siepi e piantagioni, tagli dell' erba e simili.

2. *Prodotti dell' esercizio o traffico*

Per questi ultimi, come pure per le relative spese, e in generale per quanto concerne il servizio di contabilità in relazione all' esercizio sarà provveduto con norme suppletorie.

CAPITOLO III.

3. Le spese sono:

1. *Generali*

a) Relative all'Assemblea Consorziale e Comitato permanente;

b) Personale;

c) Imposte d' ogni natura;

d) Diverse;

2. *Per la costruzione*

a) Pagamenti in correspettivo alla Società accollataria a termini dei relativi contratti;

b) Indennità al personale di sindacato e controllo;

c) Diverse;

3. *Pel servizio e ammortizzazione del capitale consorziale.*

a) Interessi passivi;
b) Rimborsi;
c) Diverse.

4. Fino all'apertura delle linee al pubblico esercizio, le spese della prima e terza specie, meno i rimborsi, sono portate in aumento di quelle di costruzione.

Posteriormente si terranno a carico dell'esercizio.

CAPITOLO IV.

Operazioni di contabilità

5. Le operazioni di contabilità si regolano mediante ordini di introito
» giro
» pagamento

CAPITOLO V.

Introiti patrimoniali

6. I prodotti del prestito di L. 9,000,000 già aperto con pieno successo alla sottoscrizione pubblica, saranno introitati mediante il Consorzio delle Banche Veneta, Mutua Popolare di Padova, e Popolare di Vicenza, in relazione al mandato conferito al Consorzio stesso coll'istromento 17 maggio 1875 atti Marotti notaio di Vicenza, osservate tutte le condizioni e clausole analogamente stipulate.

Riguardo alle somme che si rendessero ulteriormente indispensabili in aggiunta ai prodotti di detto prestito all' oggetto medesimo, sarà provveduto con altro od altri ordini d' introito a norma delle deliberazioni, che venissero prese all' uopo dall' Assemblea Consorziale.

7. Pei sussidî governativi, pei contributi delle Provincie e altri incassi patrimoniali il Preside del Comitato Permanente, mano a mano che vengono a maturarsi, rilascia le relative reversali o ordini d' introito alla cassa del Consorzio.

CAPITOLO VI.

Spese generali

8. Le spese dell' Assemblea Consorziale e del Comitato Permanente vengono soddisfatte dietro liquidazione sopra ordini di pagamento o mandati del Presidente o di persona da lui delegata.

9. Pegli ordinari stipendî del personale stabile e del provvisorio i mandati consistono nei relativi fogli di paga.

Per quelle del personale avventizio occorrono inoltre i certificati o fogli di presenza.

Le spese per diete, trasferte ed altro vengono pagate previa liquidazione sopra mandati del Preside, o di chi per esso.

Spese di costruzione

10. I pagamenti alla Societa Veneta sono fatti mensilmente a termini dell' art. 9 del succitato contratto 17 aprile 1875 atti Marotti, in base allo stato di situazione dei lavori e relativi certificati di liquidazione del per-

sonale tecnico provinciale a ciò delegato, dietro deliberazione del Comitato e sopra mandati del Preside.

11. Le competenze di sindacato e controllo al detto personale tecnico provinciale si suppliscono a norma del relativo regolamento, dietro liquidazione mensile e sopra mandato del Preside o di chi per esso.

(*Vedi tabella annessa al Regolamento di Sindacato*).

Spese pel servizio delle obbligazioni e diverse

12. I mandati pegli interessi e l' ammortizzazione delle obbligazioni, quelli per imposte, pagamenti da farsi ai corrispondenti rimborsi di assegni, e rimborsi in genere, movimento di fondi e simili, sono soggetti alle ordinarie formalità e vengono emessi dal Preside o da chi specialmente è incaricato di emetterli in suo luogo e vece.

Spese d' ordine

13. I mandati d' ordine sono corredati dalle accompagnatorie originali e dagli stati per le registrazioni di giro.

CAPITOLO VII.

Servizio di cassa

14. Nei limiti del convenuto all' art. 5 dell' istrumento 17 maggio 1875 atti Marotti, il servizio di cassa è per ora affidato al Consorzio Bancario, da cui venne

assunta la realizzazione del prestito contemplato da quell' istrumento.

I tre istituti di credito costituenti il detto Consorzio estinguono i mandati emessi sopra di loro, giusta le norme tracciate in questo Regolamento.

15. Il pagamento degli interessi e dell' ammortizzazione del predetto prestito sarà regolato secondo le disposizioni, che quanto prima verranno prese per questo servizio.

16. Presso l' Ufficio del Comitato Permanente viene stabilito per ora una piccola cassa provveduta dei fondi necessari a sopperire alle spese correnti e di poca importanza.

I titoli e carte di valore sono custoditi nella sede del Consorzio e nella cassa forte di esso munita di tre chiavi, una delle quali sarà tenuta dal Prefetto, l' altra dal Preside, e la terza dal Segretario Capo.

17. Nè gli Istituti di credito consorziati come sopra, nè le Casse Provinciali e la piccola cassa potranno eseguire alcun pagamento che non sia giustificato da regolare mandato emesso a tenore di questo Regolamento, o garantito da relativa quietanza e rilascio dei tagliandi (coupons) quanto alle obbligazioni del prestito, e infine dalla restituzione delle obbligazioni stesse debitamente marcate di estinzione pel caso di ammortizzazione.

CAPITOLO VIII.

Discipline e cautele per la controlleria e le risultanze dei conti

18. Tutti gli ordini d' introito, di giro, di pagamento, e tutti i confessi di cassa salve le speciali eccezioni, de-

vono risultare da appositi libri a madre e figlia, datati, numerati e sottoscritti così nella madre come nella figlia.

Negli ordini o reversali di giro, e in quelli di pagamento o mandati oltre la firma del Preside o di chi per esso, oppure dei capi di servizio a ciò autorizzati, vi dovrà essere quella anche del Capo contabile.

Gli ordini di qualunque natura non possono avere effetto, se non previa registrazione e controllo da parte dell' Ufficio contabile.

19. L' Ufficio contabile avvisa alle operazioni tutte che si riferiscono:

al servizio delle obbligazioni emesse dal Consorzio;

a quelle delle imposte in generale;

alla liquidazione dei conti di qualunque natura;

alla statistica dei prodotti e delle spese.

Esso tiene un registro speciale, dal quale risultano le singole date di scadenza di tutti indistintamente i pagamenti, e gli introiti da farsi a giorno determinato di qualunque specie essi sieno.

20. Tanto i prodotti che le spese sono classificati per titoli e categorie in conformità della nomenclatura generale stabilita dal presente Regolamento.

21. In relazione alla nomenclatura sopracitata l' Ufficio contabile procede alla registrazione separata di tutti gli ordini d' introito, di giro e di pagamento.

Esso rileva di giorno in giorno lo stato di cassa.

22. Il giornale (prima nota di tutte indistintamente le operazioni del Consorzio) è compilato dalla contabilità in base alla registrazione dei mandati di tutti i servizi.

Questo giornale serve di base alla tenuta del libro maestro ufficiale.

23. Tutti indistintamente gli ordini corredati dai loro documenti giustificativi, dopo eseguitone l' introito o il pagamento, o le altre operazioni di contabilità, vengono

classificati e conservati nell' archivio dell' Ufficio del Consorzio.

24. Nei rapporti delle Provincie consorziate fra loro le contabilità, così degli introiti come delle spese, sono divise giusta il convenuto agli articoli 2 e 3 dell' atto fondamentale del Consorzio.

In particolare le spese di costruzione della stazione di Cittadella si ripartono nelle proporzioni medesime, in cui si riparte il concorso finanziario di quel Comune a termini dell' art. 7 ultimo capoverso di detto atto di fondazione.

CAPITOLO IX.

Preventivi e Consuntivi

25. Nei primi mesi di ogni anno e a tutto aprile al più tardi l' Ufficio contabile provvede alla compilazione dei bilanci preventivi di tutte le spese e di tutti gl' introiti per l' anno successivo, e dei consuntivi per il precedente. (art. 38 e 41 dello Statuto 27 agosto 1874).

CAPITOLO X.

Pianta morale

26. Il servizio di contabilità è affidato per ora a un Segretario, il quale in quanto abbisogni si varrà delle operazioni del Segretario Capo dell' Ufficio di Presidenza e del suo Assistente.

La pianta morale di questo servizio sarà ampliata e sistemata di mano in mano che occorrerà.

CAPITOLO XI.

27. Il presente Regolamento viene attivato per un anno. Prima dell' anno dev' essere presentato all'Assemblea per la sua approvazione, con quelle modificazioni che fossero suggerite dalla esperienza.

IL COMITATO

LAMPERTICO Presidente
DOZZI
LORO

REGOLAMENTO

pel sindacato dei lavori per la costruzione delle ferrovie del Consorzio Padova -- Treviso -- Vicenza approvato nell'Assemblea tenuta in Vicenza il giorno 12 gennaio 1876.

PIANTA MORALE

1. Il Sindacato sulle opere di costruzione e di manutenzione delle ferrovie del Consorzio è affidato agli Ingegneri Capi degli Uffici Tecnici delle tre Provincie, coadiuvati dal personale degli stessi Uffici.

2. Questo servizio è diviso in riparti. Il primo riparto comprende tutto lo sviluppo della ferrovia da Treviso fino alla stazione di Cittadella; il secondo quello da Padova fino e compresa la stazione di Cittadella; il terzo si estende all' intiero sviluppo da Vicenza fino alla detta stazione, ed inoltre al tronco da Cittadella a Bassano.

3. Il primo dei detti riparti spetta all' Ufficio Tecnico provinciale di Treviso; il secondo a quello di Padova, il terzo all' altro di Vicenza.

4. I tre Ingegneri Capi cureranno di prendere fra loro opportuni concerti per tutte le massime di comune interessenza, riferendone al Comitato per l' approvazione.

5. Pel caso di opinioni dissenzienti fra loro, ed in ogni altro caso contemplato da questo Regolamento, gli Ingegneri ne riferiscono al Comitato per gli opportuni provvedimenti.

É istituita una Commissione tecnica di tre membri, uno di cadauna Provincia. Dessa è nominata dall' Assemblea consorziale nel proprio seno. Ciascun membro dura in carica per tutta la durata della sua elezione a rappresentante. Rieletto in questa qualità è rieleggibile.

7. La Commissione presterà il proprio ufficio come consulente tecnica, ed in tutti i casi contemplati da questo Regolamento.

INCOMBENTI

degli Ingegneri Capi Provinciali

8. Ciascun Ingegnere Capo riscontra ed invigila a che la linea della ferrovia, e l' impianto delle stazioni, o degli altri manufatti nel proprio riparto non escano dai punti tracciati dai rispettivi progetti di dettaglio approvati dal Ministero dei lavori pubblici.

9. Nei casi di non accordo o di attrito all' occasione delle espropriazioni i signori Ingegneri Capi presteranno l' opera loro, se richiesta, e gradita, interponendosi fra la Società accollataria, ed i proprietarî espropriandi, affinchè possibilmente prevalga il principio della equità e della conciliazione; e le controversie non abbiano a cagionare dannosi ritardi.

10. In generale il Sindacato sarà esercitato all' oggetto che l' esecuzione di tutti i lavori debba esser fatta con tutte le condizioni, discipline e cautele, che per la loro solidità e stabilità, e nell' interesse eminente della sicurezza pubblica sono richieste dalla legge sulle opere pubbliche, dai regolamenti dalla medesima derivanti, o dagli atti di concessione, ed in conformità dei patti ed obblighi assunti dalla Società accollataria mediante l' istro-

mento 17 aprile 1875, atti del notaio di Vicenza Antonio Marotti, e degli ulteriori sui quali si avesse a convenire nel seguito.

11. In particolare gli Ingegneri Capi riferiranno ove occorra, le eventuali esigenze, e le riforme ordinate dai Commissari governativi.

12. Pel caso di trasgressione dei proprî obblighi da parte dei costruttori i signori Ingegneri li richiameranno alla loro osservanza; e ove fosse d'urgenza intimeranno di sospendere l'esecuzione dell'opera, riferendone senza ritardo al Comitato, così in questo caso come in quello di opposizione, e contestazione da parte degli accollatari.

13. Qualora nel dettaglio dei lavori gli Ingegneri Capi credessero opportuna una qualche variante, potranno trattarne col Commissario regio, e convenirne coll'impresa, coll'obbligo di chiedere l'approvazione del Comitato nel caso che la variante importi un maggiore dispendio, oppure debba riportare il placet governativo.

14. Gli Ingegneri Capi provinciali dovranno avere speciale riguardo alle opere per le quali vi avesse un termine perentorio per guardare il Consorzio da ogni responsabilità, provvedendo per quanto è possibile al loro compimento in tempo utile.

15. Pel caso di forza maggiore, e di proroga, comunque resasi necessaria alla ultimazione dell'opera, dovrà l'Ingegnere Capo del relativo riparto, premesse le necessarie verificazioni, darne immediata notizia al Comitato a termini e per gli effetti contemplati dall'art. 256 della legge sulle opere pubbliche.

16. Di mese in mese ciascuno degli Ingegneri Capi compilerà lo stato di situazione del proprio riparto, e liquiderà gli importi analogamente dovuti alla Società costruttrice in relazione al convenuto all'art. 9 del predetto istrumento d'accollo 17 aprile 1875.

17. Ciascun Ingegnere Capo avrà cura di tenere un

apposito libro o registro delle proprie liquidazioni per modo, che al termine della costruzione possa servire all'accertamento della spesa complessiva del proprio riparto, ai riguardi, e pegli effetti della divisione d'oneri stabilita all'art. 2 dell'atto di fondazione.

All'oggetto medesimo l'Ingegnere Capo della Provincia di Padova terrà un conto speciale per la spesa di costruzione della stazione di Cittadella, che va ripartita tra le tre Provincie, e l'Ingegnere capo di Vicenza lo terrà pel tronco Cittadella-Bassano, il cui dispendio deve dividersi fra le Provincie di Padova e Vicenza.

18. Gli Ingegneri Capi delle tre Provincie interverranno al generale collaudo sia per dare i ricordi, e fare i rilievi, e le riserve che credessero di diritto nei rapporti del Consorzio colla Società costruttrice, sia per dare le opportune spiegazioni, e giustificazioni ai Commissari governativi, ove fosse del caso.

19. A suo tempo i detti Ingegneri dovranno eziandio verso consegna, e coll'intervento della Società accollataria delimitare il suolo di proprietà delle ferrovie consorziali, e concorrere in contradditorio coi Commissari governativi alla formazione del piano catastale delle dette ferrovie, e loro dipendenze a norma, e sotto l'osservanza dell'art. 259 della legge sui lavori pubblici.

20. Pel sindacato, ed il controllo delle manutenzioni sarà provveduto a tempo utile con separato regolamento.

INCOMBENTI

della Commissione Tecnica

21. La Commissione tecnica è interpellata sugli argomenti tecnici di maggiore importanza. In particolare

essa dà il proprio voto sulle discrepanze e contestazioni, che potessero sorgere tra il personale degli uffici tecnici provinciali e l' impresa, e tra questa e quelli ed i Commissari governativi.

22. La Commissione tecnica nell' esercizio delle predette mansioni, praticherà dietro invito del Comitato visite sopraluogo.

SPESE

Le diete di campagna e trasferte del personale degli uffici tecnici provinciali avranno l' indennità apparente dalla unita tabella.

24. I relativi dispendi saranno a carico del Consorzio ed andranno nel cumulo delle spese di costruzione.

TABELLA delle indennità dovute al Personale Tecnico in servizio del Consorzio Ferroviario

GRADO	Competenza di Diaria		Competenza Chilometrica sopra strade ord.		Viaggio in Ferrovia I. cl.	Viaggio in Ferrovia II. cl.	Viaggio in Ferrovia III. cl.	Accesso alle stazioni andata	Accesso alle stazioni ritorno	Osservazioni
Ingegnere Capo	8	00	0	30	I. cl.	—	—	1,50	1,50	
Ingegneri ordinari . .	7	00	0	40	id.	—	—	1,00	1,00	
Allievi ingegneri, sorveglianti, scrittori, ed alunni	6	00	0	25	—	II. cl.	—	1,00	1,00	

IL COMITATO

LAMPERTICO Presidente
DOZZI
LORO

Alla Camera dei Deputati

ROMA

Le sottoscritte Rappresentanze, prescindendo da qualsiasi predilezione o sistema, intorno all' ordinamento del servizio ferroviario, giovandosi del prezioso diritto di petizione sancito dallo Statuto, ricorrono alla Camera dei Deputati a fine di chiedere la reiezione delle disposizioni del progetto di legge sulle Convenzioni ferroviarie, risguardanti le linee trasversali e secondarie. E come è loro debito espongono sommariamente le ragioni principali.

È noto che la Società concessionaria delle ferrovie dell' Alta Italia non era riuscita a guadagnarsi l' affetto delle popolazioni per colpa di due sospetti principali, ch' essa alimentava. Uno era il timore che si lasciasse guidare nell' esercizio delle nostre ferrovie da interessi e da preoccupazioni forestiere; del che era traccia manifesta nell' ordinamento delle tariffe internazionali e di transito, congegnate in modo che Genova e Venezia erano danneggiate a profitto di Marsiglia e Trieste. L' altro sospetto, ancor più grave e legittimo, era nella opposizione fierissima che la Società dell' Alta Italia faceva ad ogni specie di ferrovie secondarie o trasversali, dominata da un istinto di monopolio, che tendeva ad offendere gli interessi dei centri minori.

Nelle carte dell' inchiesta industriale, fra gli altri documenti, si nota la vivace protesta dell' egregio senatore Ferraris, il quale narrò le persecuzioni usate contro una piccola ferrovia secondaria del Piemonte. E sono note le

arti di ogni specie intese ad impedire la costruzione delle ferrovie secondarie del Veneto, segnatamente di quella da Vicenza a Treviso. Ma tali opposizioni si spuntarono contro la fermezza del Governo e il buon diritto di Provincie nobilissime, che a loro spese e con ardimento ammirato universalmente, compivano una piccola rete ferroviaria informata ai principii della più severa economia.

Ora, il riscatto dell' Alta Italia per parte del Governo fu accolto con lieto animo dalle popolazioni, perchè parve, ed era infatti, l' affrancamento delle nostre ferrovie dalle influenze forestiere. Inoltre tutti sentivano che lo Stato, rappresentante equanime degli interessi generali, esercitando direttamente le ferrovie o concedendole a Compagnie private, avrebbe, come un titolo d' onore, rivendicata la difesa e la tutela delle ferrovie secondarie. Laonde con amara delusione le sottoscritte rappresentanze hanno appreso, anche per giudizio di uomini competentissimi, che le nuove Convenzioni in parecchi modi offendono questa espansione delle ferrovie trasversali e secondarie, le quali rappresentano il principio fecondo della libertà contro il privilegio.

Le nuove Convenzioni obbediscono ad un vieto pregiudizio, ed è di stabilire nel territorio nazionale due Compagnie investite quasi di un privilegio feudale, al quale debbono piegare o prestar tributo tutte le altre libere forme di imprese ferroviarie. Diffatto si considerano nei nuovi progetti come concorrenti tutte le ferrovie trasversali e si mettono in suspicione e sotto la tutela delle Compagnie appaltatrici. Le quali a loro scelta e talento possono assumerne alcune a proprio rischio e pericolo, secondo le occasioni, le influenze, le amicizie e le simpatie. Ma tutte quelle che esse non dichiarano degne di entrare nel coro dei privilegiati, si mettono da parte; non si può impedire ad esse di nascere, ma si obbligano

a prestare una indennità del 10 0[0 del prodotto lordo alla Compagnia appaltatrice privilegiata. Parrebbe almeno che mercè questa indennità, come si fa per tutte le altre linee, si dovesse consentire alle linee trasversali il beneficio della tariffa unica e del transito. Ma le nuove Convenzioni crudamente e ruvidamente lo negano, e riescono a questo singolare assurdo di far pagare una indennità a ferrovie trasversali, le quali, private delle tariffe di transito, sono per ciò solo ridotte a semplici ferrovie inservienti le località per le quali passano.

Tutto ciò è enorme, ma vi è ancora di peggio. Se le nuove Convenzioni avessero la stessa norma verso ogni specie di ferrovie trasversali, vi sarebbe almeno l'eguaglianza del dispotismo. Ma esse espressamente dichiarano non trasversali alcune linee che di trasversali hanno il carattere, e ciò pur troppo, giova dirlo, è fatto con prevalenza di criterii politici, effimeri, sui criterii economici, costanti. E invero, mentre lo Stato dichiara non trasversali alcuni valichi futuri dell'Appennino, lascia in balìa della Società appaltatrice Adriatica la linea trasversale Vicenza - Treviso con manifesta offesa di ogni equità e convenienza. Imperocchè fu lo Stato che sostenne i diritti delle Provincie consorziate (Padova-Vicenza-Treviso) nella costruzione della ferrovia Vicenza-Treviso; fu un pubblico e solenne verdetto che riconobbe la giustizia di quella linea, non già come locale, ma come accennante ai traffici dell'Austria-Ungheria attraverso la Pontebba Lo Stato non poteva dimenticare cotali impegni e doveva obbligare la Compagnia appaltatrice a concedere il transito anche per quella linea trasversale. Perchè nol fece? Non l'ha fatto perchè non l'ha potuto; sicuramente egli l'ha chiesto alla Compagnia appaltatrice e questa l'ha ricisamente rifiutato! Allora svanisce il pregio principale del riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia e si esce da un monopolio per cadere in un altro di specie peggiore.

Quando lo Stato era soltanto invigilatore delle ferrovie dell'Alta Italia egli aveva maggiori diritti a tutela del pubblico, che non se ne sarebbe salvati oggidì malgrado della proprietà e del riscatto. Imperocchè per continuare lo stesso esempio a fine di maggior chiarezza, dopo il solenne verdetto ottenuto a favore del consorzio ferroviario, la Società dell'Alta Italia, o chi ne rappresenta i diritti, non potrebbe contrastare per lungo tempo il servizio cumulativo e quello del transito, e non avrebbe titolo a richiedere qualsiasi indennità. All'incontro, come abbiamo dimostrato, oggidì lo Stato italiano nel pieno possesso di una proprietà costosa ma irrisoria, armerebbe di privilegi ferrei e veramente degni del *Medio evo economico* le due grandi Società appaltatrici.

Più non si finirebbe il discorso se si volessero rilevare tutti gli altri punti nei quali, a parere delle sottoscritte Rappresentanze, si peggiora e non si migliora il nostro diritto pubblico ferroviario.

A mo' d'esempio, il titolo di prelazione è conceduto per la costruzione e per l'esercizio delle linee trasversali e secondarie, mentre nell'avvenire la Società armata del privilegio feudale, le lascierebbe costrurre, e poi le ghermirebbe a suo talento o le sottoporrebbe all'indennità. Questa è l'onnipotenza senza la responsabilità, il privilegio senza alcun riscontro, l'offesa alla libertà senza alcuna cautela, lo spavento di tutte le speculazioni lecite e di tutte le oneste speculazioni dei capitali, paralizzati di fronte a questi ignoti poteri della Società privilegiata, la quale a suo libito può prendere l'esercizio o scemare le aspettative dei redditi chiedendo l'indennità.

Le sottoscritte Rappresentanze pregano la Camera dei Deputati a considerare, che è appena abbozzato il disegno in Italia delle ferrovie secondarie e trasversali, e che si devono incoraggiare, con una legislazione liberale ed umana, gli sforzi nobilissimi intesi ad accrescerne la do-

vizia. Una costante esperienza dimostra che le ferrovie trasversali accrescono il moto della circolazione a vantaggio di tutti, e sono come nuove vene che portano più ricco il tributo del sangue alle arterie principali. Che se per avventura sviano dalla linea principale qualche corrente del traffico, la compensano come linea confluente in più larga copia, e le ritornano in esuberante misura il traffico che le hanno tolto.

È pur giunto il tempo di considerare questi problemi dall' alto con criterii economici liberali, e di riporre la prosperità delle linee principali e trasversali nelle solidarietà e non nell' antagonismo degli interessi.

Questa audacia non è temeraria, ma calcolata, e si risolve in un aumento di pubblica ricchezza, e in un beneficio simultaneo delle linee principali e trasversali. E del resto non è più lecito di negare al territorio nazionale l' applicazione di quelle norme intorno alle minori distanze che già regolano le ferrovie fra Stato e Stato Oggidì in fatto di transiti ferroviari si aspira all' *unità europea*, come fu detto da un ingegno robusto; come si potrebbe accogliere una legge, la quale spezza in tanti compartimenti separati ed avversi le ferrovie del territorio nazionale ?

Per tutte queste ragioni le sottoscritte Rappresentanze aliene, lo ripetono, da qualsiasi preconcezione di sistemi domandano che la Camera non approvi qualsiasi ordinamento delle ferrovie nel quale non si dichiari, che nei riguardi del transito le ferrovie tutte italiane sieno considerate quanto alle tariffe differenziali come una sola rete e che questo principio sia applicato fin d' ora alle ferrovie del Consorzio Interprovinciale, e ad ogni modo al più tardi pel 1 luglio 1878, come pure a tutte le altre ferrovie, per cui trovi luogo l' applicazione del principio medesimo.

REGOLAMENTO

per l'Ufficio di Controllo dei redditi delle ferrovie Interprovinciali e Provinciali sedente in Vicenza.

I.

Disposizioni Generali.

Art. 1. Il Consorzio Interprovinciale per le ferrovie Padova-Bassano, Treviso-Vicenza, e la Provincia di Vicenza per la ferrovia Vicenza-Schio hanno in comune un ufficio contabile sedente in Vicenza, nei convenienti locali all'uopo gratuitamente accordati dalla Rappresentanza di questa Provincia.

Art. 2. Il detto Ufficio ha l'incaricato di controllare i redditi delle predette ferrovie, e di ripartirli fra le tre linee, attribuendo a ciascuna la quota di sua competenza.

Art. 3. Il controllo si estende a tutti gl'introiti tanto prodotti dal traffico, quanto patrimoniali e diversi, e in generale a tutte le accessioni e i ricavi così principali come accessori, che derivano sia dalla proprietà sia dall'esercizio delle dette ferrovie, e da servigi inerenti all'esercizio medesimo.

II.

Pianta Morale.

Art. 4. L'Ufficio ha un Controllore Capo, otto Aggiunti ed un portiere.

Pei maggiori bisogni di lavoro e di servizio sarà provveduto d'accordo fra il Consorzio e la Provincia di Vicenza.

Art. 5. Per quanto è possibile il personale dell'Ufficio Controllo vien preso per una metà dalla Provincia di Vicenza, e per l'altra metà dalle Provincie di Treviso, e di Padova in numero eguale fra loro.

Art. 6. La nomina del Capo-controllo e degli Aggiunti appartiene all'Assemblea Consorziale sovra proposta dei due Comitati, ai quali vien deferita la nomina del Portiere.

Art. 7. Lo stipendio del Capo-controllo è fissato in annue L. 3500, quello degli Aggiunti in annue L. 1500; e quello del Portiere in annue L. 800.

Art. 8. Secondo i risultati che daranno i singoli Agenti coll'opera loro zelante, ed immune da appunti, lo stipendio del Capo-controllo potrà di tre in tre anni essere aumentato di L. 200; e quello degli Aggiunti di L. 100.

Ogni aumento cesserà allorchè gli stipendi abbiano rispettivamente raggiunta pel Capo-controllo la somma di L. 4200; pegli aggiunti quella di L. 1800.

Il termine dei tre anni pegli Agenti ora in servizio decorre a partire dal 1 gennaio 1878.

Art. 9. Ogni Agente al controllo, il quale per ragioni di servizio debba trasferirsi fuori della Città di residenza acquista diritto ad una indennità, che pel Capo-controllo è fissata nella diaria di L. 10 e pegli Aggiunti in quella di L. 6; e ciò oltre il biglietto gratuito loro spettante a termini del Regolamento di circolazione.

Art. 10. Pel giorno dieci di ogni mese il Capo-controllo farà pervenire alla Segretaria delle due Presidenze la specifica delle trasferte eseguite nel mese antecedente, così da lui stesso come da, suoi aggiunti, con indicazione della data, oggetto ed ordini avuti per le trasferte medesime.

III.

Obblighi del Capo-controllo.

Art. 11. Il Capo-controllo è responsabile della disciplina e del lavoro de' suoi dipendenti, e dell' esatto e puntuale adempimento delle operazioni.

Art. 12. Il medesimo osserverà e farà osservare l'orario d' ufficio, che resta fissato pei giorni feriali dalle ore otto antimeridiane alle cinque pomeridiane, libera l' ora dal mezzodì al tocco; e pei giorni festivi dalle otto antimeridiane alle dodici.

Art. 13. Nel caso che la durata dello stabilito orario riesca insufficiente, il Capo-controllo richiederà da' suoi Aggiunti l' intervento all' ufficio anche in ore straordinarie e senza gratificazione.

Art. 14. Il Capo-controllo ha inoltre il dovere di recarsi alle diverse stazioni per sorvegliare l' andamento dei rispettivi uffici, e potrà anche entrare nelle gallerie per riscontrare se tutti i carichi sieno coperti da regolari recapiti di spedizione.

Art. 15. Le trasferte saranno eseguite saltuariamente e secondo gli emergenti, e di regola dal Capo-controllo in persona, nè potranno superare la cinque mensili.

Art. 16. Di ogni sua assenza il Capo-controllo dovrà dar notizia alle Presidenze dei due Comitati, e dovrà ottenerne l' assenso se si tratti di visite straordinarie, o se intende di darne l' incarico ad altra persona.

IV.

Obblighi degli Agenti, discipline, aspettativa, rinuncia al servizio, riammissione.

Art. 17. Ogni Agente al controllo è tenuto ad adempiere lodevolmente ai propri incombenti e nel tempo prescritto; a prestare obbedienza e subordinazione al suo Capo ed ai Superiori, e ad osservare scrupolosamente la disciplina.

Art. 18. Nessun Agente può abbandonare il suo posto senza superiore autorizzazione. In caso di malattia o di forza maggiore che lo costituiscano nella impossibilità di accudire alle proprie incumbenze è tenuto di darne avviso al suo Capo senza ritardo alcuno; in difetto di questo avviso l'assenza sarà considerata e trattata come arbitraria.

Art. 19. I congedi si danno sopra domanda appoggiata da sufficienti motivi, e semprechè lo permettano le esigenze di servizio.

Art. 20. La durata dei congedi accordati tanto cumulativamente quanto ripartitamente o a riprese, non deve di regola oltrepassare in totale il periodo di 15 giorni in un anno.

Art. 21. I congedi oltre il detto limite non possono venire concessi se non nei casi di comprovata assoluta necessità, e verso ritenuta di un quarto sullo stipendio per i primi quindici giorni oltre i quindici di cui sopra; di un terzo per il periodo ulteriore fino a trenta giorni, e della totalità pel tempo eccedente quest' ultimo limite.

Art. 22. I congedi agli Aggiunti sono accordati dal Capo-controllo fino a 24 ore, per un tempo più lungo fino a 15 giorni sono concessi dalle Presidenze, ed oltre i quindici giorni dal Comitato Interprovinciale.

Art. 23. Nel caso di assenza per malattia l'Agente che si denuncia ammalato sarà visitato da un medico delegato dalla Presidenza, che constaterà se la malattia sia tale da impedire all' Agente di adempiere alle proprie mansioni.

Art. 24. Salvo il caso di assoluta evidente necessità l' Agente ammalato non può abbandonare il luogo di sua residenza per recarsi altrove a far la sua cura, amenochè non abbia a tale effetto ottenuta una speciale autorizzazione.

Art. 25. Di regola in caso di malattia constatata lo stipendio non è sottoposto a ritenuta.

Qualora però la malattia si prolunghi oltre sei mesi l' Agente potrà essere cancellato dai ruoli del servizio attivo, e sarà collocato in aspettativa.

Art. 26. Durante il periodo dell' aspettativa è accordato un assegno eguale alla metà dello stipendio di attività di cui è provvisto l' Agente, se questi conta meno di dieci anni di servizio, e di tre quarti se li raggiunge od oltrepassa.

Tale assegno può anche essere deliberato in misura eguale allo stipendio di attività, se trattasi d' infermità contratte per ragioni di servizio.

Art. 27. L' aspettativa è sempre a tempo determinato; può essere prolungata ove continuino le cause per le quali venne accordata, ma in ogni caso non può oltrepassare il periodo di due anni dalla data della prima deliberazione, colla quale fu ammessa.

Art. 28. L' aspettativa può anche cessare prima del termine stabilito verso le prove, che sieno cessate le cause che la motivarono, e dietro la riammissione dell' Agente in servizio attivo.

Art. 29. È sempre necessaria una nuova proposta e deliberazione qualora si tratti del prolungamento o della riduzione del termine di aspettativa già stabilito.

Art. 30. Nulla invece occorre per la riammissione in servizio dell' Agente alla scadenza di detto termine, semprechè desso si trovi in condizioni di salute tali da poter disimpegnare ai propri incombenti.

Art. 31. Ogni qualvolta alla scadenza del termine risulti che le condizioni di salute dell' Agente in aspettativa abbiano peggiorato in modo da non lasciare alcuna lusinga di guarigione, e in ogni caso trascorso il periodo massimo di due anni senza alcun notevole miglioramento l'Agente è definitivamente congedato.

Art. 32. Ogni Agente che di propria volontà abbandoni il servizio deve presentare in iscritto la propria rinuncia all' impiego. È nulla ed inammissibile ogni riserva apposta a tale rinuncia.

Art. 33. In mançanza di tale rinuncia l' Agente perde il diritto alla liquidazione ed al pagamento delle ultime competenze eventualmente dovutegli, e qualunque certificato di buon servigio gli è rifiutato.

Art. 34. Alla riammissione in servizio di Agenti dimessi si potrà far luogo unicamente a favore di quelli che abbiano chiesta la dispensa motivatamente, perchè chiamati sotto le bandiere al servizio militare obbligatorio, semprechè ne facciano domanda non appena ottenuto il congedo ed entro cinque anni dall' avuta dispensa, e a condizione che i loro precedenti ne li rendano meritevoli, e le circostanze del servizio lo permettano.

Art. 35. Sull' aspettativa e in generale sugli oggetti compresi nel presente capitolo delibera il Comitato interprovinciale coll' obbligo di riferirne alla prossima Assemblea e alla Deputazione provinciale di Vicenza.

V.

Mancanze al servizio e punizioni relative

Art. 36. Ogni mancanza al servizio, cioè i ritardi al-

l'orario, le negligenze nel disimpegno delle rispettive attribuzioni, l'inosservanza delle prescrizioni regolamentari, le sconvenienze nei modi verso i superiori, la disobbedienza, l'indisciplina, l'insubordinazione ecc., sono passibili di punizione, che a norma delle circostanze può essere la multa da L. 1 a L. 50, mediante la ritenuta sullo stipendio, la sospensione dal servizio, la riduzione dello stipendio, il licenziamento.

Art. 37. Ogni assenza non giustificata dá luogo alla trattenuta della totalità dello stipendio per un tempo almeno eguale alla sua durata senza pregiudizio di punizioni più severe, ed anche del licenziamento, che può essere pronunciato ne' seguenti casi:

a) se l'assenza dell'Agente ha compromesso il servizio;
b) se ebbe luogo in opposizione ad un ordine superiore;
c) se l'Agente non ha data notizia di sè per tre giorni consecutivi;
d) in caso di recidiva.

Art. 38. Sotto propria responsabilità il Capo-controllo deve denunciare le mancanze de' suoi dipendenti, e proporre le penalità, che ritiene applicabili.

Egli deve pure ogni tre mesi riferire sullo stato di servizio, e sulla capacità, operosità, e condotta dei singoli Agenti.

Art. 39. Se sia il caso di una semplice multa la decisione appartiene alle due Presidenze, se trattisi di più gravi provvedimenti i due Comitati deliberano tenuto calcolo dei precedenti, e stabiliscono le punizioni da infliggersi avuto riguardo alle circostanze, all'importanza, ed alle conseguenze reali o possibili della mancanza.

VI.

Competenza passiva delle spese di controllo

Art. 40. Le spese dell'ufficio di controllo si dividono

fra il Consorzio e la Provincia di Vicenza nella stessa proporzione, in cui sarà definitivamente stabilito di dividere tutte le altre comuni spese.

VII.

Disposizioni transitorie

Art. 41. Gli Agenti attualmente in servizio sono considerati e ritenuti come impiegati stabili, dato incarico alle Presidenze dei due Comitati di spedire gli atti delle nomine definitive.

Art. 42. Coll' attuazione del presente Regolamento cesserà d' avere effetto il Regolamento provvisorio 9 luglio 1877.

Art. 43. Il presente Regolamento andrà in vigore il 1. luglio 1878.

REGOLAMENTO

per circolazione gratuita o con ribasso di prezzi sulle ferrovie Consorziali.

Biglietti di libera circolazione

1. Hanno diritto di libera circolazione i Membri del Comitato e dell' Assemblea Consorziale ed i Membri del Consiglio d' Amministrazione ed i Censori della Società Veneta che esercita queste linee.

2. Biglietti di libera circolazione vengono rilasciati alle Autorità Governative, che vi hanno diritto, ai Prefetti delle tre Provincie, ai Membri dei Consigli, Direttori e Capi servizio delle Amministrazioni ferroviarie, colle quali il Consorzio si trovi in servizio cumulativo, salva reciprocanza.

Biglietti di servizio

3. Biglietti di circolazione gratuita temporanei o a scadenze fisse vengono rilasciati ai Capi servizio della Società esercente o a quelli Agenti della medesima che per le loro speciali attribuzioni devono prestare servizio sulla linea; ai Capi di Sindacato e Controllo delle Provincie, al Medico capo, al Segretario del Comitato e ai Medici di riparto delle linee; agli Ispettori telegrafici, Direttori compartimentali e Guardafili delle linee, alle Autorità governative che vi hanno diritto.

Questi biglietti sono per tutta la rete, per una linea o per un tronco di linea secondo la maggiore o minore estensione dei servizi affidati ai funzionari ai quali vengono rilasciati.

Biglietti gratuiti per un solo viaggio con o senza il pagamento delle tasse governative.

4. Biglietti gratuiti per un solo viaggio immuni da tasse possono venir rilasciati agli impiegati del Comitato e della Società Veneta non compresi nelle precedenti categorie quando viaggiano per motivi di servizio, per tre congedi annuali o per traslocamento.

Alle mogli, ai figli seco loro conviventi e a loro carico per tre volte all' anno.

Ai parenti di impiegati coi medesimi conviventi e a loro carico nel solo caso di traslocamento.

Agli addetti al servizio delle costruzioni e delle manutenzioni sulle ferrovie consorziali e provinciali verso domanda motivata per servizio dai rispettivi Capi d' ufficio.

Ai rappresentanti l' Impresa trasporti a domicilio quando richiesti in servizio d' ufficio.

5. Biglietti gratuiti per un solo viaggio, ma col pagamento della tassa governativa, possono venir rilasciati, dietro richiesta dei rispettivi Capi servizio, agli Impiegati della Società non appartenenti all' esercizio ferroviario e alle loro famiglie nel solo caso di congedi regolarmente ottenuti dalla Presidenza.

Questi biglietti si staccano da un apposito libretto o bigliettario a madre e figlia, e i titolari alla stazione di partenza, devono presentare il loro biglietto al cancello dove sarà loro ritirato o cambiato con un altro *passe par tout* per ogni individuo, estraendolo dalla stazione

di partenza per la stazione di destino contro pagamento dell' Imposta del 13 per 0[0.

Il bigliettario annoterà sulle due sezioni del *passe par tout* le somme percepite, la stazione destinataria ed a tergo la parola *imposta*, il numero del biglietto ed il servizio che l' avrà rilasciato.

Il biglietto ritirato dal bigliettario sarà trasmesso al Controllo colla contabilità per giustificare il rilascio del *passe par tout.*

Buoni per biglietti con riduzione di prezzo

6. I buoni per un solo viaggio con riduzione del 50 per 0[0 possono essere rilasciati agli impiegati del Comitato e Società esercente, loro mogli e figli quando abbiano esauriti i tre biglietti di cui hanno diritto in un anno; ai genitori degli impiegati con essi conviventi e a loro carico per una volta all' anno.

7. Potranno essere rilasciati buoni di viaggio colla riduzione del 30 per 0[0:

a) agli istituti di educazione e convitto viaggianti in corpo;

b) ai sodalizi religiosi dedicati al servizio ospitaliero;

c) agli operai viaggianti in corpo in numero non minore di dodici;

d) alle compagnie drammatiche, equestri e loro assimilate;

e) alle bande musicali quando viaggiano in corpo.

La riduzione non toglie il beneficio del biglietto di andata e ritorno, purchè nello stesso giorno.

Buoni per trasporto gratuito di bagagli

8. I buoni per trasporto gratuito dei bagagli non

vengono concessi che in caso di trasloco a persone addette al Comitato ed alla Società esercente.

Biglietti festivi

9. Nelle ricorrenze delle domeniche ed altre feste la valitura dei biglietti di andata e ritorno avrà la durata a cominciare dall' ultimo treno della vigilia fino al primo treno del giorno susseguente al festivo.

Detti biglietti avranno pure la riduzione del 10 per 0[0 sul prezzo dei biglietti giornalieri di andata e ritorno, come nella tabella allegato A.

Classi

10. Sono distinte nella tabella allegato B. le classi spettanti agli aventi diritto di libera circolazione e ai titolari dei biglietti gratuiti o con ribasso di prezzo sì permanenti che temporanei o per un solo viaggio.

Rilascio dei biglietti

11. Il rilascio dei biglietti delle diverse categorie secondo le prescrizioni dell' attuale regolamento spetta alla Presidenza della Società d' esercizio o suoi delegati.

Trasporto di persone e cose per conto del Governo

12. Al trasporto di persone e cose per conto del Governo sono applicate le tariffe speciali in vigore presso le ferrovie dell' Alta Italia.

I militari, pubblici funzionari, viaggianti per proprio conto, non hanno diritto ad alcuna riduzione.

Abbuonamenti

13. Sono ammessi gli abbuonamenti per tutte e tre le classi; e a piacimento del richiedente possono essere annui, semestrali o trimestrali.

Le linee e tratti di linea che si possono percorrere con biglietti d'abbonamento vengono determinati mediante il quadro allegato C, nel quale sono stabiliti anche i prezzi a cui ammonta l'abbonamento.

Articoli addizionali

Art. 14. Viene fatta facoltà ai Membri del Comitato, d'accordo col Presidente della Società Veneta o di chi lo rappresenta, di prolungare la valitura dei biglietti di andata e ritorno pel caso di straordinario concorso.

Art. 15. Il presente regolamento andrà in vigore col 1. luglio 1878.

NOTE — Il ribasso sui biglietti festivi fu abrogato dopochè tale disposizione fu adottata anche dall'Alta Italia

Per dissenso della Società Veneta gli abbonamenti rimasero sospesi.

All. *A*.

TARIFFA BIGLIETTI FESTIVI

col ribasso del 10 per cento sui prezzi di andata e ritorno

		I.	II.	III.			I.	II.	III.
Chil.	2	—	—	—	Chil.	41	5,85	4,40	2,70
»	3	—	—	—	»	42	5,95	4,45	2,70
»	4	0,65	0,45	0,30	»	43	6,05	4,50	2,75
»	5	0,80	0,55	0,40	»	44	6,15	4,50	2,80
»	6	1,00	0,80	0,55	»	45	6,25	4,55	2,85
»	7	1,20	0,90	0,65	»	46	6,30	4,60	2,90
»	8	1,35	1,00	0,75	»	47	6,40	4,65	2,95
»	9	1,45	1,10	0,80	»	48	6,50	4,70	3,00
»	10	1,65	1,20	0,90	»	49	6,60	4,75	3,05
»	11	1,80	1,25	0,90	»	50	6,70	4,80	3,05
»	12	1,95	1,35	1,00	»	51	6,80	4,90	3,10
»	13	2,10	1,45	1,10	»	52	6,95	4.95	3,15
»	14	2,25	1,65	1,20	»	53	7,10	5,10	3,15
»	15	2,40	1,70	1,25	»	54	7 20	5,25	3,20
»	16	2,55	1,85	1,35	»	55	7,40	5,40	3,25
»	17	2,70	2,00	1,40	»	56	7,60	5,50	3,30
»	18	2,90	2,20	1,45	»	57	7,75	5,65	3,35
»	19	3,10	2,30	1,55	»	58	7,95	5,80	3,45
»	20	3,25	2,45	1,65	»	59	8,10	5,90	3,55
»	21	3,45	2,60	1,70	»	60	8,30	6,05	3,60
»	22	3,60	2,70	1,80	»	61	8,45	6,15	3,65
»	23	3,80	2,85	1,80	»	62	8,55	6,25	3,70
»	24	4,00	3,00	1,90	»	63	8,70	6,30	3,75
»	25	4,15	3,15	1,95	»	64	8,85	6,40	3,80
»	26	4,35	3,25	2,05	»	65	9,00	6,50	3,85
»	27	4,50	3,40	2,10	»	66	9,10	6,60	3,90
»	28	4,65	3,50	2,20	»	67	9,25	6,70	3,95
»	29	4,80	3,60	2,25	»	68	9,40	6,75	4,00
»	30	4,90	3,65	2,25	»	69	9,50	6,85	4,05
»	31	4,95	3,75	2,30	»	70	9,65	6,95	4,05
»	32	5,05	3,85	2,30	»	71	9,85	7,05	4,15
»	33	5,15	3,95	2,35	»	72	10,00	7,15	4,25
»	34	5,25	4,05	2,35	»	73	10,20	7,25	4,35
»	35	5,35	4,10	2,40	»	74	10,35	7,40	4,45
»	36	5,40	4,15	2,45	»	75	10,55	7,55	4,50
»	37	5,50	4,20	2,50	»	76	10,70	7,65	4,55
»	38	5,60	4,25	2,55	»	77	10,80	7,70	4,60
»	39	5,70	4,30	2,60	»	78	10,95	7,80	4,65
»	40	5,80	4,35	2,65	»	79	11,10	7,90	4,70

		I.	II.	III.			I.	II.	III.
Chil.	80	11,25	8,00	4,75	Chil.	91	12,95	9,10	5,35
»	81	11,35	8,10	4,80	»	92	13,05	9,20	5,40
»	82	11,50	8,15	4,85	»	93	13,20	9,30	5,40
»	83	11,65	8,25	4,90	»	94	13,35	9,40	5,45
»	84	11,75	8,35	4,95	»	95	13,50	9,45	5,50
»	85	11,90	8,45	4,95	»	96	13,60	9,55	5,55
»	86	12,10	8,55	5,00	»	97	13,75	9,65	5,60
»	87	12,25	8,60	5,05	»	98	13,90	9,75	5,70
»	88	12,45	8,75	5,10	»	99	14,05	9,90	5,80
»	89	12,60	8,90	5,20	»	100	14,25	10,00	5,85
»	90	12,80	9,00	5,30					

NB. Sono rotondati in meno i prezzi di Cent. 35, 45, gli altri tutti in più.

Società Veneta per imprese costruzione pubb. Esercizio ferrovie

Il Capo del Controllo e della Contabilità

GIUSEPPE BASEGGIO

ALLEGATO *B.* (*Vedi art.* 10 *del Regolamento*)

Biglietti di libera circolazione di I. *classe*

Membri del Comitato.
Membri dell'Assemblea Consorziale.
Membri del Consiglio d'amministrazione della Società Veneta e Comitato dei Censori.
Ministro e Segretario generale dei lavori pubblici.
Prefetti delle tre Provincie.
Commissario Regio.
Membri del Consiglio d'amministrazione delle Società in servizio cumulativo.
Direttori delle Società in servizio cumulativo.
Capi servizio.

Biglietti di servizio di I. *classe*

Capi servizio della Società Veneta.
Capo controllo delle Provincie ed Incaricato al controllo della Società Veneta.
Ingegneri di sezione della Società Veneta.
Segretario del Comitato.
Direttore compartimentale dei telegrafi.
Ispettore dei telegrafi.
Medico capo.
Sotto Commissario Regio.

Biglietti di servizio di II. *classe*

Medici di riparto.
Ingegneri assistenti.
Impiegati del Comitato.
Impiegati della Società Veneta.

Biglietti di servizio di III. *classe*

Basso personale della Società Veneta (Sorveglianti, Brigadieri, Cantonieri, Conduttori, Guardafreni, Macchinisti, Fuochisti, ecc. ecc.
Guardafili telegrafici.

All. C.

Tariffa da applicarsi ai biglietti d'abbuonamento

LUNGHEZZA in chilometri del tratto di ferrov. pel quale l'abbonamento viene richiesto	PREZZI								
	Per un anno			Per sei mesi			Per tre mesi		
	I c.	II c.	III c.	I c.	II c.	III c.	I c.	II c.	III c.
	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire
Per un tratto di ferrovia della lunghezza inferiore od eguale a 5 ch.	154	123	82	87	67	46	46	36	26
fra 6 e 10 ch.	216	175	123	118	92	67	67	51	41
» 11 » 15 »	277	226	164	149	118	87	87	67	51
» 16 » 25 »	339	277	205	180	144	108	103	82	67
» 26 » 35 »	401	329	247	211	170	128	123	98	77
» 36 » 45 »	462	380	283	241	205	149	144	113	87
» 46 » 60 »	514	411	313	272	231	170	164	128	98
» 61 » 75 »	565	447	344	308	257	185	185	144	108
» 76 » 100 »	616	483	375	339	277	205	205	159	118
» 101 » 125 »	668	519	—	370	298	—	—	—	—
» 126 » 150 »	719	555	—	401	318	—	—	—	—

Convenzione

fra l'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ed il Consorzio Interprovinciale Padova-Vicenza-Treviso, pelle linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano per regolare i rapporti di servizio delle reti e stazioni rispettive.

Milano, addì 22 *dicembre* 1878.

Riuniti oggi i Rappresentanti delle Amministrazioni sovra indicate, nelle persone dei Signori Comm. Loro Giovanni Battista, Membro del Comitato Permanente del Consorzio ed autorizzato dai Colleghi del Comitato stesso con mandato 14 corrente Atti Rasi di Padova, e Comm. Mattia Massa Direttore dell'esercizio delle strade ferrate Alta Italia, all'oggetto di stabilire gli accordi:

1. Pel servizio cumulativo dei trasporti fra le linee dell'Alta Italia e quelle di Vicenza-Treviso e Padova-Bassano;

2. Pel transito dei trasporti da Vicenza ed oltre, a Treviso ed oltre, o viceversa sulla via di Cittadella a preferenza della via di Mestre;

3. Pell'uso e servizio cumulativo delle stazioni di contatto Vicenza, Padova, Treviso:

Venne fra i predetti signori convenuto di stipulare il presente atto, salva l'approvazione dei rispettivi mandanti, come verrà in apposito articolo riservato.

Premesso che nelle conferenze tenute nei giorni 19 e 20 settembre anno corrente in Milano, alle quali inter-

vennero gli incaricati degli stessi contraenti, furono con distinti processi verbali discusse le basi degli accordi che ora si devono concretare, tanto pel servizio cumulativo e pel transito dei trasporti, quanto pelle stazioni promiscue; premesso ancora che in altro convegno del 7 dicembre successivo con S. E. il Ministro dei lavori pubblici, i Rappresentanti del Consorzio Interprovinciale dichiararono di accettare le proposte loro fatte sulle basi anzidette, come risulta dalla lettera Ministeriale N. 79398-6391 in data 7 dicembre ed indirizzata al Consiglio di Amministrazione delle strade ferrate dell' Alta Italia; premesso in fine che l' intenzione dei contraenti per quanto concerne la cessione del transito dei trasporti alla linea Vicenza - Cittadella - Treviso, è che la cessione stessa sia fatta senza pregiudicare per nulla la soluzione della questione di massima, la quale è assolutamente riservata; tutto ciò premesso e di comune accordo accertato si passa alla specificazione dei patti convenuti.

PARTE I.

Servizio cumulativo dei trasporti

Art. 1. Fra le linee della rete dell' Alta Italia e quelle di Vicenza-Cittadella-Treviso e di Padova-Cittadella-Bassano è stabilito il servizio cumulativo dei trasporti dei viaggiatori, bagagli, merci a grande ed a piccola velocità sulle basi della Convenzione già esistente colla cessata Amministrazione sociale dell' Alta Italia datata 15 dicembre 1877, salvo ad introdurre quelle aggiunte o modificazioni di dettaglio che furono indicate dalla esperienza fatta e che si rendono necessarie per effetto della concessione del transito dei trasporti sulla Vicenza-Treviso.

Le dette basi saranno in tempo debito riunite nel regolamento che dovrà compilarsi a cura dei servizi delle Amministrazioni medesime, così pel servizio cumulativo di cui si discorre nel presente articolo, come pel resto di cui sarà detto in appresso.

Art. 2. Nel servizio cumulativo dei trasporti che si stabilisce fra le amministrazioni contraenti, si intenderà compreso il servizio analogo colle Società delle strade ferrate Romane e delle strade ferrate Meridionali, previa l'adesione di queste, e restando l'Amministrazione dell'Alta Italia quale intermediaria fra le linee Consorziali e quelle delle Società stesse, nella guisa che essa fa verso le Società ferroviarie estere nei rapporti colle Romane e colle Meridionali.

Art. 3. Il servizio cumulativo resterà limitato come risulta nei precedenti articoli, alle Amministrazioni di strade ferrate nel territorio del Regno.

I trasporti provenienti dalle linee Venete destinati a stazioni estere saranno appoggiati ai transiti internazionali rispettivi od a quelle altre stazioni della rete dell'Alta Italia ammesse al servizio internazionale che fossero dai mittenti preferite per essere poi rispediti a destino colle norme in vigore fra l'Alta Italia e l'Amministrazione estera interessata. Analogamente si farà la rispedizione dei trasporti provenienti dall'estero e diretti alle linee Venete con appoggio ai transiti di Vicenza, di Padova, e di Treviso.

Art. 4. Tutto quanto concerne la responsabilità spettante a ciascuna Amministrazione contraente nei riguardi del servizio cumulativo sia pelle avarie, mancanze, sottrazioni, disguidi e simili nella effettuazione dei trasporti, sia pello scambio, uso, noleggio e riconsegna del materiale rotabile, come pure le modalità pel regolamento dei conti a periodi fissati, ed infine le norme pelle scritture e ricarteggi delle spedizioni dall'una all'altra rete, sarà re-

golato con apposite prescrizioni, che verranno come si disse, consegnate pella loro osservanza nel regolamento, di cui è cenno all' art. 1.

Intanto è convenuto fino da questo momento che tali prescrizioni saranno in massima conformi a quelle in uso fra l' Alta Italia e le altre Amministrazioni ferroviarie italiane ed estere, e che pell' uso reciproco del materiale rotabile si seguiranno le norme fissate negli articoli 14 e seguenti della Convenzione 2 settembre 1876, fra l' Alta Italia e la Provincia di Vicenza pella linea Vicenza-Schio.

PARTE II.

Transito sulla linea Vicenza - Treviso

Art. 5. È affidato al Consorzio Interprovinciale il trasporto sulla linea di Vicenza-Cittadella-Treviso, di tutti i vagoni completamente carichi in partenza da Vicenza ed oltre, e destinati a Treviso ed oltre o viceversa, e che viaggiano a piccola velocità, esclusi quelli contenenti oggetti e materiali trasportati in servizio, cioè appartenenti all'Amministrazione dell' Alta Italia.

I vagoni completi a piccola velocità e di cui si discorre, è inteso che siano quei vagoni, i quali, consegnati ad uno dei transiti capolinea, possono e devono essere riconsegnati all' altro transito nelle identiche condizioni di carico e chiusura, non occorrendo di manipolare in alcun modo durante il tragitto la merce che vi è contenuta.

Art. 6. In compenso del servizio indicato al precedente articolo, l' Amministrazione dell' Alta Italia corrisponderà al Consorzio un premio fisso di centesimi 25 per vagone e per chilometro, vale a dire, essendo la linea Vicenza-Cittadella-Treviso lunga 60 chilometri, il

Consorzio percepirà per ciascun vagone di cui gli sarà affidato il trasporto, It. L. 15 per l'intero viaggio dall'uno all'altro transito. Il Consorzio ferroviario Veneto rimborserà all'Alta Italia il nolo corrispondente al tempo che passerà fra la consegna e la riconsegna dei carri appartenenti ad altra amministrazione inoltrati in transito; le modalità per tali consegne e riconsegne saranno fissate nel regolamento.

Art. 7. Il Consorzio sarà obbligato di trasportare per la via di Cittadella, veicoli vuoti di ritorno senza alcun compenso nè indennità nella proporzione del 15 per 0[0 dei vagoni pieni transitati nell'andata. Le modalità di dettaglio per regolare questa prestazione saranno inscritte nel regolamento accennato all'art. 1.

Art. 8. Nessun altro compenso, ad eccezione di quello stipulato all'art. 6, sarà accordato al Consorzio per qualsiasi titolo in quanto riguarda i trasporti dei vagoni completi a piccola velocità sulla linea di Cittadella. Restando fermo nel mittente il diritto di indicare la via pella spedizione della merce, l'Amministrazione dell'Alta Italia sarà perfettamente libera di applicare tanto alle spedizioni transitanti pella via di Cittadella, quanto a quelle che continueranno a seguire l'antica via di Mestre a grande od a piccola velocità, le tariffe vigenti o quelle altre che essa crederà di mettere in vigore, conteggiandole sul percorso di 60 chilometri o di 80 chilometri a suo proprio piacimento, senza che per questo o con altri analoghi motivi possa il Consorzio elevare pretese, obbiezioni, contestazioni ecc., per qualsivoglia maniera e scopo. Viene eccettuato dal patto espresso in questo articolo il caso dei carri completi spediti a piccola velocità, pei quali l'applicazione della tariffa (quando avessero per volontà dichiarata del mittente a percorrere la linea di Mestre) verrà fatto sull'effettiva lunghezza di chilometri 80.

Art. 9. Il servizio del transito di cui all'art. 5 è

convenuto *pro tempore* come agli articoli 10 e 20 della presente Convenzione ed in via di esperimento. Si dichiara qnindi che per tale accordo non è menomamente pregiudicata o lesa la questione di massima che vi è annessa e che verte sulla pretesa obbligarietà pell' Amministrazione proprietaria della via più lunga di cedere i trasporti in transito all' altra Amministrazione proprietaria della via più breve.

Art. 10. Qualora al termine del primo anno si verificasse a danno dell' Alta Italia una perdita maggiore di It. L. 70,000 in conseguenza degli accordi stipulati colla presente Convenzione, l'Amministrazione dell' Alta Italia avrà facoltà di disdirla, salvo che il Consorzio preferisse di assumere a proprio carico la maggiore perdita derivante all' Alta Italia, indennizzando questa della differenza fra il limite massimo di L. 70,000 e la cifra di perdita effettiva che sarà constatata.

Art. 11. Le disposizioni di dettaglio per regolare il transito convenuto col Consorzio nei riguardi della consegna, riconsegna e della resa dei vagoni carichi e vuoti, le norme pelle scritture occorrenti e quant' altro potesse abbisognare pel buon andamento del servizio, saranno concordate fra appositi incaricati e riunite nel regolamento menzionato all' art. 1, attivando intanto il servizio colle pratiche occorrenti anche in via provvisoria.

Art. 12. Resta fin d' ora inteso che per quanto concerne il materiale rotabile sia proprio dell' Alta Italia, sia appartenente ad altre Amministrazioni ferroviarie nazionali od estere, il Consorzio si addossa la responsabilità di tutte le avarie, guasti, ritardi ecc. indennizzando l' Alta Italia delle spese, penalità od altro che avesse a sopportare per fatto di cose avvenute durante od in conseguenza del tragitto del materiale sulla linea di Cittadella. Gli indennizzi relativi saranno regolati e liquidati in base agli accordi esistenti fra l' Amministrazione del-

l' Alta Italia e l' Amministrazione estera od italiana proprietaria del veicolo che ha dato luogo alla vertenza.

PARTE III.

Stazioni comuni

Art. 13. L' Amministrazione dell' Alta Italia concede al Consorzio Interprovinciale l' uso comune delle stazioni di Vicenza, Padova e Treviso pei bisogni del servizio delle linee che gli appartengono. Essa assume altresì di fare il servizio stesso nelle stazioni predette col proprio personale, di provvedere a tutte le misure necessarie per assicurare la buona e regolare esecuzione, di vegliare perchè i propri agenti usino a questo scopo le stesse cure che sono da essi dovute al servizio interessante le linee dell'Alta Italia, provvedendo sui ricorsi che le venissero fatti contro il personale da parte del Consorzio.

Art. 14. Le norme di dettaglio pell' uso e servizio comune delle stazioni promiscue saranno quelle medesime stipulate pella stazione di Vicenza nei riguardi della linea Vicenza-Schio, come risultano dalla Convenzione fra la cessata Amministrazione sociale ed il Comitato di detta linea in data 2 settembre 1876, salvo quelle aggiunte o modificazioni che sono indicate dalla esperienza fatta o che si troveranno necessarie in conseguenza della cessione del transito sulla Vicenza-Treviso. Le anzidette norme verranno fissate da appositi incaricati che le inscriveranno nel regolamento di cui all' art. 1.

Art. 15. Le spese comuni delle stazioni di Vicenza, Padova e Treviso saranno messe a carico delle Amministrazioni contraenti, ripartendole fra queste in ragione del traffico rispettivo e determinando l' importanza di

questo in base al numero degli assi dei veicoli entranti ed uscenti dalla stazione pel servizio delle linee dell' una e dell' altra Amministrazione.

Art. 16. Le spese comuni da ripartirsi come al precedente articolo si compongono:

I. del fitto della parte ad uso comune delle stazioni di Vicenza, Padova, e Treviso, che viene fin d' ora stabilito nella somma di annue L. 33,000.

II. delle spese d' esercizio d' ogni sorta.

III. delle spese, compensi, indennità e simili derivanti da avarie, sottrazioni, smarrimenti, incendi ecc. dei fabbricati, del materiale, delle merci avvenuti in stazione ovvero dipendenti dal fatto del personale della stazione.

Art. 17. Le spese d' esercizio si specificheranno nel regolamento più volte menzionato nell' art. 1. e seguenti, intendendosi fin d' ora che saranno comprese fra esse tutte quelle occasionate dai bisogni comuni dei due servizi, escludendosi soltanto le spese che possono ritenersi speciali ed occorrenti ad uno dei contraenti, senza che l' altro ne abbisogni o ne approfitti in qualsiasi maniera.

Art. 18. La presente Convenzione non s' intende punto abbia ad influire sui rapporti e diritti stabiliti tra le parti da atti ed accordi anteriori.

Art. 19. L' Amministrazione dell' Alta Italia si assume di disimpegnare nelle stazioni comuni anche il servizio telegrafico ad uso dei privati pei dispacci provenienti od indirizzati alle stazioni delle linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano.

L' Amministrazione cui appartiene la stazione di partenza del telegramma avrà diritto a ritenere per sè la tassa percepita, salvo le Convenzioni rispettivamente stabilite collo Stato; s' intenderanno appartenere esclusivamente all' Amministrazione dell' Alta Italia le stazioni comuni di Vicenza, Padova e Treviso, e quindi ad esse

spetteranno le tasse dei telegrammi ivi consegnati pella spedizione anche alle linee consorziali.

PARTE IV.

Condizioni generali

Art. 20. La presente Convenzione avrà vigore a partire dal 1. gennaio p. v.; e sarà duratura fino al 30 giugno 1880 e prorogabile di sei in sei mesi salvo disdetta che dovrà essere data tre mesi prima della scadenza.

Art. 21. La presente Convenzione dovrà essere previamente sottosposta al Consiglio d'Amministrazione delle strade ferrate dell' Alta Italia ed ottenere l' approvazione di S. E. il Ministro dei lavori pubblici.

Per l' amministrazione delle strade ferrate
dell' Alta Italia
Il Direttore dell' esercizio
fir. M. MASSA

Pel Consorzio interprovinciale
delle ferrovie Venete
Il Membro del Comitato Permanente
fir. Loro

N. 5850 E.4.

Approvata li 23 dicembre 1878 dal Consiglio d'Amministrazioni delle ferrovie dell'Alta Italia.

Il Consiglio d'Amministrazione
A. Vitali - B. Fenolio

Visto, si approva.
Roma, addì 1. *febbraio* 1879.

Il Ministro
R. MEZZANOTTE

REGOLAMENTO

determinante le norme a seguire nei rapporti di servizio esistenti tra le strade ferrate dell' Alta Italia e le linee del Consorzio interprovinciale Padova-Bassano e Treviso-Vicenza.

PARTE I.

Servizio cumulativo dei trasporti

(Parte I. della Convenzione 22 dicembre 1878)

Articolo 1.

Viaggiatori

Le stazioni ammesse al servizio cumulativo pei viaggiatori, sono le seguenti:

Delle strade ferrate dell' Alta Italia: Bologna, Brescia. Conegliano, Ferrara, Firenze, Mestre, Milano, Rovigo, Udine, Venezia e Verona.

Delle linee Consorziali: Bassano, Cittadella, Castelfranco e Camposampiero.

La stazione di Treviso distribuirà biglietti pella via di Cittadella, soltanto per Tavernelle, Verona, Brescia e Milano, e quella di Vicenza li distribuirà per Conegliano, Pordenone ed Udine.

Articolo 2.

Qualora nell' interesse del commercio occorresse di estendere la corrispondenza diretta ad altre stazioni oltre quelle sovraindicate, ciascuna delle due Amministrazioni

avrà il diritto di farle ammettere, prevenendone l'altra un mese prima. Sono eccettuate da questa disposizione le stazioni di Vicenza e Treviso, la cui corrispondenza pella via di Cittadella resta definitivamente limitata come nell'articolo precedente.

Articolo 3.

Per l'intera percorrenza sulle linee delle due Amministrazioni saranno rilasciati dei biglietti in cartoncino valevoli per l'intero percorso dal punto di partenza a quello di destinazione, nel cui prezzo complessivo saranno conservate le tariffe in vigore sulle due linee.

Articolo 4.

I biglietti saranno stampati a cura e spese delle Amministrazioni cui appartengono le stazioni di partenza, ed avranno i colori seguenti:

Treni ordinari: verde per la prima classe; bianco per la seconda; rosa per la terza.

Treni diretti: bianco e verde verticalmente per la prima classe; bianco e rosa per la seconda classe.

Le stazioni di Padova, Vicenza, Treviso, come stazioni comuni, avranno biglietti pel servizio di ambedue le Amministrazioni, ciascuna delle quali provvederà pel proprio servizio.

Articolo 5.

Per trasporti di ragazzi dai tre ai sette anni che sulle linee d'ambe le Amministrazioni pagano metà prezzo,

saranno pure rilasciati biglietti diretti, ma ciascuna Amministrazione adopererà i biglietti in uso pel servizio interno, cioè l'Alta Italia i *passe-partout* sopra i quali di volta in volta la stazione di partenza inscriverà la stazione destinataria ed il relativo prezzo; le linee Consorziali, i biglietti a cartoncino aventi una linea orizzontale di color violetto.

Articolo 6.

Le penalità e gli introiti suppletorii per mancanza di biglietti o per cambiamento di classe o per prolungazione di viaggio, saranno riscossi da cadauna Amministrazione in ragione del percorso sulle linee di sua proprietà e non mai per il percorso da effettuarsi sopra una linea dell'altra.

In ciascuno di questi casi il personale di scorta del treno dovrà darne avviso al personale dell'altro treno corrispondente, od al capo della stazione di transito.

Articolo 7.

Bagagli e cani

Le stazioni ammesse al servizio cumulativo pei bagagli e cani sono le medesime indicate pei viaggiatori, come agli articoli 1 e 2.

Articolo 8.

Dalla stazione di partenza saranno compilati due fogli di via per la spedizione diretta dei bagagli e dei cani; uno di questi fogli, sul quale sarà rilasciata ricevuta all'Amministrazione consegnante, rimarrà alla stazione di transito per l'invio al controllo dell'Amministrazione mit-

tente, l' altro accompagnerà la spedizione fino alla stazione destinataria.

La tassa sarà riscossa a partenza per tutto il percorso secondo le tariffe delle due Amministrazioni, ed il bagaglio tassato sul peso totale, non essendo ammessa alcuna franchigia.

Articolo 9.

I fogli di via ed i bollettini di bagaglio in servizio cumulativo avranno una colonna speciale per l' iscrizione e tassazione dei cani, la quale si farà mediante appositi prontuari, in cui saranno comprese le tariffe relative al percorso sulle linee delle due Amministrazioni.

Articolo 10.

Gli smarrimenti e le avarie dei bagagli, da qualunque causa derivino, non potranno mai essere imputate all'Amministrazione che proverà, mediante una ricevuta, d' aver consegnato all' altra Amministrazione i bagagli in seguito perduti od avariati; salvo il caso di riserve fatte ed accettate espressamente alla stazione di transito, dove avverrà sempre la ricognizione in contradditorio di tutti i bagagli fra gl' incaricati delle due Amministrazioni.

Articolo 11.

Qualora non si potesse constatare su quale linea sia avvenuta la mancanza o l' avaria, le indennità a pagarsi saranno ripartite fra le due Amministrazioni, in ragione della percorrenza dei bagagli.

Articolo 12.

Merci a grande e piccola velocità

Il servizio cumulativo viene ammesso per tutte le spedizioni di merci, cavalli, bestiame, veicoli e feretri, tanto a grande, quanto a piccola velocità, nonchè per tutte le spedizioni di numerario ed oggetti preziosi da effettuarsi esclusivamente a grande velocità.

Per altro, le spedizioni di merci a grande velocità aventi un peso superiore a 50 chilogrammi, le carrozze, i cavalli, il bestiame ed i feretri non potranno essere spediti coi treni diretti.

Articolo 13.

Tanto pelle strade ferrate dell'Alta Italia, quanto per quelle Consorziali, sono ammesse al servizio cumulativo pelle merci tutte le stazioni abilitate al trasporto a grande ed a piccola velocità in servizio interno.

Resta stabilito che il movimento locale fra Vicenza e Treviso o viceversa, si considera come interno delle linee Consorziali, e perciò sarà avviato per Cittadella. Analogamente, il movimento da Vicenza ad oltre Treviso e da Treviso ad oltre Vicenza sarà avviato direttamente per Cittadella, quando ciò riesca più vantaggioso pel commercio, anche se il mittente non ne faccia domanda: s'intende che il computo delle tasse sarà fatto tenendo separate le distanze per ciascuna Amministrazione e non mai raggruppando le distanze medesime pegli effetti dell'applicazione delle tariffe differenziali.

Articolo 14.

Le due Amministrazioni si scambieranno uno stato dal quale risultino nominativamente dette stazioni e la di-

stanza chilometrica da ognuna d'esse al punto di transito, come pure l'indicazione di quelle che fossero eventualmente ammesse soltanto per determinati trasporti.

Articolo 15.

Ai trasporti in servizio cumulativo, l'Alta Italia applicherà le tariffe e condizioni attuatesi alli 16 febbraio 1872 pel servizio interno e successive modificazioni, e le ferrovie Consorziali, avendo adottate le stesse tariffe, applicheranno eziandio le dette condizioni e tariffe interne dell'Alta Italia anche per la loro percorrenza, da computarsi, come si è detto all'art. 13, separatamente.

L'applicazione del diritto fisso sarà regolata nel modo seguente:

Strade ferrate dell'Alta Italia

Grande velocità: Metà del diritto fisso portato dalle singole tariffe.

Piccola velocità: Lire 1.00 per tonnellata allorchè il diritto fisso è stabilito dalle tariffe in L. 2.00; L. 0.80 per tonnellata, quando il diritto fisso è di L. 1.50, 1.40 od 1.30; e di L. 0.60, quando lo stesso diritto fisso è di Lire 1.20.

Linee Consorziali

Grande velocità: Metà del diritto fisso portato dalle singole tariffe.

Piccola velocità: L. 1.00 per tonnellata, allorchè il diritto fisso è stabilito dalle tariffe in L. 2.00; e L. 0.60, quando lo stesso diritto fisso è inferiore a L. 2.00.

Articolo 16.

Le due Amministrazioni si obbligano a far seguire le spedizioni a grande, da bollettini o note di spedizione, quelle a piccola velocità, dalle lettere di porto in doppio esemplare, conformi al modulo da ciascuna adottato e regolarmente compilati dal mittente.

Per le spedizioni poi di numerario ed oggetti preziosi, sarà riprodotto sui bollettini o note di spedizione il sigillo a cera lacca applicato al gruppo, pacco o cassa.

Articolo 17.

In ciascun esemplare dei bollettini o note e delle lettere di porto, oltre al numero particolare della spedizione, le stazioni di partenza dovranno partitamente iscrivere le tasse spettanti a ciascuna Amministrazione.

I bollettini di spedizione e le lettere di porto viaggeranno colla merce fino alla stazione di transito, la quale, nel trattenere un esemplare per l' invio all' Amministrazione mittente, inoltrerà l' altro in iscorta delle merci sino alla stazione destinataria.

Articolo 18.

Oltre ai detti documenti di trasporto, ogni vagone a piccola velocità sarà per cura della stazione di partenza scortato da una specifica di carico delle merci in esso contenute, in modo che se un vagone dovesse essere fermato a qualche stazione lungo il viaggio, anche la specifica di carico debba essere trattenuta per scortare sempre il vagone.

Articolo 19.

Nel caso di carri misti, contenenti cioè merci per più stazioni, saranno compilate tante specifiche di carico quante le Stazioni destinatarie dei colli contenuti nel carro, affinchè, scaricando i colli a tali stazioni, vi sia lasciata anche la relativa specifica di carico.

Le stazioni intermedie avranno cura di riformare o rettificare le specifiche di carico, ogniqualvolta avvenissero variazioni nel carico dipendentemente da operazioni di trasbordo, ecc. Si indicherà sempre sulla specifica di carico il nome della stazione che avrà effettuato un trasbordo.

Sulle specifiche di carico saranno altresì indicati con esattezza, oltre il nome della stazione mittente e di quella destinataria, il dettaglio dei colli, anche la lettera ed il numero del carro cui la specifica si riferisce.

Per gli attrezzi di carico uniti ai vagoni, come copertoni, stanti di ferro, catene, corde, ecc., le linee Consorziali accettano ed osserveranno pel ricevimento e restituzione degli attrezzi stessi, le norme compendiate nell' ordine di servizio N. 24-1876 (2. semestre) delle strade ferrate dell' Alta Italia, che si allega in copia *sub A* al presente regolamento.

Articolo 20.

Il Consorzio avendo estesa sulle proprie linee la tariffa interna delle strade ferrate dell' Alta Italia, si impegna di consegnare ai rispettivi punti di transito i gruppi, pacchi o casse contenenti numerario ed oggetti preziosi, le materie infiammabili ed esplodenti, come pure tutte le altre

merci da trasportarsi in servizio cumulativo, secondo le norme in vigore sulle linee dell' Alta Italia.

I trasporti di merci in partenza dalle linee Consorziali e destinati oltre le linee dell' Alta Italia ad altre Amministrazioni che non sieno in servizio cumulativo diretto col Consorzio o viceversa, saranno appoggiati alle rispettive stazioni di transito coll' Alta Italia, che provvederanno per l' ulteriore proseguimento a destinazione.

Articolo 21.

Trasporti per conto del Governo

Le ferrovie Consorziali non avendo stabilito ancora degli accordi coi Ministeri pei trasporti per conto del Governo, l' eseguimento dei medesimi, cioè di Militari, Doganieri, Carabinieri, Guardie di pubblica sicurezza, Indigenti, Impiegati delle Amministrazioni centrali governative, ecc., come pure il carteggio e la tassazione delle spedizioni di merce militare, generi di privativa demaniale, ecc. saranno limitati alle stazioni di transito, che provvederanno pel proseguimento a destinazione secondo le norme prescritte da ciascuna Amministrazione.

I signori Senatori e Deputati sono ammessi a viaggiare sulle linee delle due Amministrazioni, mediante consegna alla stazione di partenza, di uno scontrino color *verde* indicante la data e la percorrenza del viaggio, ed alla stazione di arrivo, lo scontrino analogo color *rosa*, entrambi staccati dal libretto di cui sono possessori. Le due Amministrazioni si scambieranno ogni dieci giorni un prospetto degli scontrini color *verde* ritirati a partenza e di quelli color *rosa* consegnati all' arrivo; ciascuna di esse, accertata la regolarità del prospetto ricevuto, stabilirà, all' appoggio degli scontrini trasmessi dalle rispettive stazioni, il proprio credito verso il Governo. Nel prospetto di cui sovra saranno tenuti separati dagli altri gli scon-

trini in partenza da stazioni delle strade ferrate Meridionali e Romane, alle Consorziali o viceversa.

Articolo 22.

Disposizioni comuni ai trasporti di merci a grande ed a piccola velocità

Tutte le spedizioni di campioni ed oggetti, il di cui valore non rappresenta la tassa di porto sino a destinazione non potranno effettuarsi, in servizio cumulativo, che in porto affrancato.

Dovranno pure eseguirsi in porto affrancato le spedizioni di oggetti deperibili.

Non si accetteranno poi spedizioni in servizio cumulativo per essere inoltrate, parte colla tassa affrancata, e parte assegnata.

Articolo 23.

La stazione di partenza sarà sempre responsabile delle tasse affrancate e quella d'arrivo delle tasse assegnate. É fatta eccezione per le tasse di pesatura in partenza, delle quali sono soltanto responsabili le stazioni mittenti.

Articolo 24.

Le merci non convenientemente imballate o presentanti traccie evidenti di deperimento o di avaria non saranno accettate senza una dichiarazione di garanzia da farsi sul documento di trasporto, firmata dal mittente, che esoneri la ferrovia da ogni responsabilità.

Articolo 25.

Ciascuna delle due Amministrazioni ha il diritto di pagare ai mittenti, a titolo di spesa anticipata, quelle

somme che fossero richieste nei limiti consentiti dalle tariffe rispettive.

Tali spese sono soggette alla provvigione stabilita dall' art. 132 delle tariffe.

Articolo 26.

Quando occorresse l' annullamento o la riduzione di una spesa anticipata, la stazione d' arrivo si rivarrà del suo debito, facendo seguire la somma annullata a carico della stazione di partenza ed unendovi la dichiarazione del mittente.

Questo invio non sarà soggetto a tassa, ma non si restituirà la provvigione già percepita.

Articolo 27.

Allorchè una spedizione in servizio cumulativo sarà caricata da un assegno pagabile dopo l' effettuato incasso, la stazione speditrice rilascierà al mittente un mandato di rimborso, disporrà poi il modulo dell' avviso d' incasso, sul quale dovrà sempre apporre il proprio bollo ad umido, ed inscriverà in tutte lettere il relativo ammontare e l' unirà al documento di spedizione che dovrà scortare la merce sino a destinazione.

Articolo 28.

La stazione d' arrivo, tosto esatto l' assegno, firmerà l' avviso d' incasso, apponendovi inoltre il bollo ad umido.

Il rinvio degli avvisi d' incasso alle stazioni mittenti, dovrà sempre aver luogo anche per gli assegni caricati sulle spedizioni a piccola velocità col mezzo degli Uffici

della grande velocità, vale a dire il piego contenente gli avvisi d'incasso sarà sempre scritturato come un gruppo o carta di valore e tassato sull'importo dall'assegno, secondo la tariffa del numerario.

Articolo 29.

Quando il mittente dichiara per iscritto di ridurre od annullare l'assegno caricato sopra una merce, la stazione d'arrivo, che avrà ricevuta la dichiarazione, dopo esservisi conformata, conserverà nella propria contabilità il debito per l'importo integrante dell'assegno e si accrediterà della differenza, rinviando alla stazione di partenza l'avviso d'incasso caricato della differenza come spesa anticipata, a pareggio dei suoi conti.

La tassa dell'assegno sarà applicata soltanto sull'assegno ridotto.

Articolo 30.

Nel caso che una merce caricata d'assegno fosse rifiutata dal destinatario e dovesse essere ritornata al mittente, la stazione d'arrivo, nell'effettuare la rispedizione farà seguire sulla merce tutte le somme esistenti a carico della medesima, sia per spese anticipate, che per assegni, come per tasse di porto d'andata e ritorno.

La stazione di partenza, nel restituire la merce al mittente, si farà pagare le tasse di porto e rifondere le spese che avesse originariamente anticipate, e per l'importo dell'assegno ritirerà il mandato di rimborso quietanzato.

Articolo 31.

Le due Amministrazioni si scambieranno alla fine di

ogni mese uno stato degli assegni che a tutto il mese antecedente non risultassero ancora pagati ai mittenti.

Articolo 32.

Tutte le stazioni mittenti ammesse al servizio cumulativo, dovranno regolarmente registrare sui documenti di trasporto anche le tasse di consegna a domicilio per le destinazioni nelle quali sono organizzati detti trasporti.

La consegna a domicilio è obbligatoria ogni qualvolta il mittente non abbia indicato sui documenti di spedizione la clausola che i colli debbano rimanere fermi in stazione.

Le due Amministrazioni si scambieranno le tariffe e condizioni stabilite pei trasporti a domicilio.

Articolo 33.

Uso e scambio reciproco del materiale

I carri aventi un carico corrispondente al 50 per 0[0 della loro portata, oppure completi pel volume della merce o colle merci caricate in essi a tariffa di vagone completo, saranno lasciati viaggiare senza trasbordo col carico originario fino alla destinazione della merce, quando il luogo di destinazione appartenga ad una Amministrazione delle strade ferrate italiane.

Però, tanto l' Amministrazione dell' Alta Italia quanto il Consorzio, avranno facoltà di far eseguire il trasbordo anche dei vagoni caricati come sopra, restando le relative spese a carico dell' Amministrazione che avrà ordinato il trasbordo.

Non sarà poi mai ammesso il trasbordo pei carri carichi di carbone fossile, coke, bottiglie vuote, attrezzi caricati alla rinfusa ed in generale di tutte le altre merci come zolfo, terra per stoviglie, mobiglie, ecc.,

caricate alla rinfusa. Parimenti i bestiami, cavalli, veicoli e feretri transiteranno senza essere trasbordati.

Articolo 34.

Le spese di trasbordo dei carri caricati, come è detto al 1. alinea dell' articolo precedente, saranno tenuti in evidenza per cura delle stazioni di transito, distinguendo quelle a carico di ciascuna Amministrazione dalle altre; sia che il trasbordo abbia avuto luogo per ordine di una Amministrazione, sia pella necessità derivante da guasto del veicolo od altro, nel qual caso la spesa resta pure a carico dell' Amministrazione responsabile della causa che rende necessario il trasbordo.

Articolo 35.

Il servizio cumulativo dei vagoni merci sarà fatto sulla base dello scambio del materiale, vagone per vagone. Nelle stazioni di transito si compilerà, giorno per giorno, un conto in contradditorio dei carri carichi e vuoti scambiati fra le due Amministrazioni.

Alla fine di ciascun giorno si farà il bilancio dei vagoni Alta Italia e Consorziali ricevuti e consegnati nelle stazioni di transito: l' Amministrazione che risulterà debitrice dovrà, dietro domanda della creditrice, pareggiare nelle 24 ore la differenza, consegnandole altrettanti vagoni vuoti.

Articolo 36.

Le ore di consegna dei veicoli risulteranno dal conto in contradditorio, prescritto dall' articolo precedente. Que-

sto conto sarà giornalmente inviato all' Agenzia del movimento delle strade ferrate dell' Alta Italia, la quale alla fine di ogni mese farà il riassunto delle ore in cui i veicoli di un' Amministrazione saranno rimasti rispettivamente sulle linee dell' altra. Resta convenuto che per le ore in più in cui i vagoni forniti dall' una parte resteranno sulle linee altrui, di quelle in cui i vagoni altrui resteranno sulle proprie, essa parte riceverà un correspettivo di centesimi 12 per ora e per vagone. Questo nolo sarà applicato ad un quantitativo di carri non eccedenti il numero di 50, perchè l' Amministrazione delle strade ferrate dell' Alta Italia, fatto lo scambio di carro per carro, intende di limitare la sua ulteriore somministrazione a soli 50 vagoni, in modo che le Consorziali possano avere un quantitativo di carri equivalente a quelli di loro proprietà, più i 50 di cui pagassero il nolo. Quando un tal numero venisse raggiunto, l' Amministrazione proprietarià potrà rifiutare di lasciar passare sulla rete dell' Amministrazione debitrice ulteriore materiale proprio.

Nel caso previsto all' art. 95 pel passaggio dall' una all' altra rete delle vetture da passeggieri o Salons, si applicherà il nolo di L. 0.20 per ciascuna delle prime e per ogni ora, e di L. 0.50 per ciascuna delle seconde e per ogni ora.

Articolo 37.

Per la decorrenza del nolo i vagoni carichi si intenderanno consegnati all' Amministrazione ricevente dal momento del loro inoltro dalle stazioni di transito, a condizione che questo avvenga non più tardi di ore 8 dal loro arrivo nelle medesime e che la consegna sia fatta in tempo utile.

I vagoni vuoti s' intendono restituiti alla proprietaria dal momento del loro arrivo al transito.

Articolo 38.

I veicoli che passeranno dalla rete dell'una in quella dell'altra non dovranno in nessun caso offrire, tecnicamente parlando, differenze tali da rendere la locomozione pericolosa e più costosa dei veicoli dell'Amministrazione sulla cui rete devono viaggiare.

Articolo 39.

Ognuna delle due Amministrazioni sarà in diritto di rifiutare le vetture ed i carri destinati a transitare sulle proprie linee, i quali non offrissero tutte le garanzie di sicurezza desiderabili, ma la medesima sarà responsabile, per tutto il tratto da percorrersi sulla propria rete, dei carri che l'altra le avrà consegnati.

Nè l'una, nè l'altra Amministrazione potrà invocare una perizia nell'intento di farsi esonerare dalle conseguenze di tale responsabilità.

Articolo 40.

Ciascuna delle due Amministrazioni avrà il diritto di esigere nelle stazioni di transito una ricognizione sommaria ed in contradditorio dei veicoli destinati a transitare sulla propria rete, come pure di quelli che le saranno restituiti. Gli accertamenti delle eventuali avarie, o deterioramenti, o mancanze d'attrezzi, serviranno di base ai reclami che per tal motivo potessero insorgere.

La liquidazione delle avarie del materiale sarà fatta in base alle norme e tariffe vigenti nella unione Italo-Germanica, come dal relativo Regolamento del gennaio 1876.

Articolo 41.

L'Amministrazione sulla cui rete fosse per accadere una avaria di veicolo non suo, sarà tenuta a rispedirlo nel più breve termine possibile, riparato o non. I due contraenti si accordano scambievolmente in tal caso il trasporto gratuito del materiale retrocesso a motivo di avarie, e la decorrenza del nolo cessa dal momento in cui il veicolo non è più utilizzabile.

Il caso d'interruzione della via per forza maggiore, a cagion d'esempio: a motivo d'innondazione, di cedimento d'opere d'arte, di franamenti di terra, ecc., non esonererà l'Amministrazione, sulle cui linee è avvenuto il guasto, dall'obbligo di consegnare (come è stabilito all'art. 36) in uso e senza nolo alla proprietaria altrettanti vagoni quanti sono quelli che non è in grado di restituire in causa dell'interruzione.

Articolo 42.

I vagoni dovranno essere debitamente ingrassati all'atto della consegna. Ciascuna delle due Amministrazioni si assume di eseguire con cura pel tratto a percorrersi sulle proprie linee l'untura e le piccole riparazioni del materiale che le sarà consegnato e di non permettere alcuna manovra che possa deteriorarlo.

Articolo 43.

Questo servizio cumulativo, stabilito pelle due Amministrazioni sulle basi dello scambio del materiale vagone per vagone, s'intende limitato ai soli vagoni di loro pro-

prietà, giacchè per quelli esteri od appartenenti ad altre Amministrazioni, il Consorzio sarà soggetto alle stesse norme e tasse che l'Alta Italia osserva e paga per lo stesso titolo alle altre.

Sarà però in facoltà delle strade ferrate dell'Alta Italia di poter inoltrare all'estero i carri del Consorzio a carico completo, nel qual caso saranno accreditate al Consorzio le stesse tasse che l'Alta Italia percepisce dalle ferrovie estere.

Articolo 44.

I vagoni dovranno, di massima, essere restituiti allo stesso transito pel quale sono entrati e seguire nel ritorno la medesima via tenuta nell'andata: rimane vietato che i vagoni di ritorno deviino dalla strada tenuta nell'andata.

I vagoni potranno essere ricaricati soltanto a destinazione delle stazioni poste lungo il percorso che deve seguire il vagone per far ritorno alle linee dell'Amministrazione proprietaria o delle stazioni di quest'ultima Amministrazione.

I carri restituiti carichi potranno essere riconsegnati ad un transito diverso da quello di entrata.

L'Amministrazione dell'Alta Italia concede al Consorzio la facoltà di restituire anche i carri vuoti Alta Italia ad un transito diverso da quello di entrata, ma si riserva il diritto di togliere tale concessione quando modificazioni nel traffico lo consigliassero; come ad esempio, quando il movimento dei trasporti fra le due reti lo richiedesse, onde evitare maggiori percorsi di veicoli vuoti.

Articolo 45.

Responsabilità

La consegna della contabilità e la ricognizione delle

merci avranno luogo alle stazioni di transito in contradditorio fra gli agenti delle due Amministrazioni, i quali si scambieranno le relative ricevute sui registri di transito.

I colli spediti a grande velocità, come pure quelli isolati della piccola velocità saranno effettivamente riconosciuti in contradditorio mediante ispezione di ciascun collo, mentre le spedizioni a carico completo a grande ed a piccola velocità in vagoni piombati saranno ricevute in modo simbolico, vale a dire non si constaterà che la condizione dei piombi.

I vagoni piombati a carico completo pei quali è ammesso il passaggio dalle linee dell' una a quelle dell' altra Amministrazione sono quelli trovantisi nelle condizioni stabilite dall' art. 33 del presente Regolamento.

I vagoni misti a carico completo pei quali sarà riconosciuta la necessità dello scarico, perchè contenenti merci destinate a linee divergenti dalle stazioni di transito, saranno trasbordati, e le merci riconosciute in contradditorio fra gli agenti delle due Amministrazioni.

Arrivando ad una stazione di transito uno o più vagoni piombati ai quali, per presunta bagnatura delle merci o per un motivo o disposizione qualsiasi, dovessero rimuoversi i piombi, si farà la ricognizione delle merci contenutevi in contradditorio fra gli agenti delle due Amministrazioni.

Quando i vagoni fossero muniti di piombi di dogana, allora si dovrà richiedere l' intervento d' un agente di finanza o di chi per esso affinchè rediga Processo Verbale, tanto per la rimozione dei piombi, quanto per la ricognizione delle merci e per la ripiombatura dei vagoni stessi.

I vagoni muniti di nuovi piombi verranno consegnati all' Amministrazione destinataria pel proseguimento a destinazione.

Se i piombi dei vagoni fossero messi soltanto dalle Amministrazioni ferroviarie, allora l' Amministrazione si limiterà alla ricognizione delle merci in contradditorio fra gli agenti delle due Amministrazioni ed alla nuova piombatura.

Articolo 46.

Le mancanze od avarie riscontrate nel riconoscimento delle merci si constateranno in apposito registro e con annotazione sui documenti di trasporto, purchè controfirmata dagli agenti dell' Amministrazione che consegnò la merce.

Il regolare Processo Verbale potrà essere redatto anche più tardi, ove occorra, nel caso di rifiuto dei colli da parte del destinatario.

Articolo 47.

Pei vagoni piombati, sia dalla dogana come dalle stazioni, gli agenti di una, nel consegnare a quelli dell' altra Amministrazione i documeuti di trasporto e le specifiche di carico relative a tali vagoni, faranno riconoscere a proprio scarico la buona condizione dei piombi e ritireranno ricevuta.

Articolo 48.

I vagoni piombati ricevuti in modo simbolico sono accettati dalle Amministrazioni, sotto riserva di riconoscerne il contenuto all' arrivo.

Le osservazioni cui desse luogo una tale ricognizione, non saranno per altro ammesse se non subito dopo lo

scarico e purchè questo sia fatto nelle 36 ore dopo l'arrivo del vagone.

La stazione d'arrivo notificherà tali osservazioni, a mezzo delle stazioni di transito, a quella mittente, prevenendo in pari tempo l'Amministrazione dalla quale dipende ed a cui spetta di trattare coll'altra interessata.

Articolo 49.

Sono vietate le riserve fatte in modo generico tanto alle stazioni di transito, quanto alle stazioni d'arrivo e dai destinatari. Non saranno perciò ammesse riserve per avarie, cattivo condizionamento, dispersione od ammanco, se non quando l'avaria, il cattivo condizionamento, la dispersione o l'ammanco siano precisamente determinati.

Qualora sieno trasportate alla rinfusa merci pelle quali è prescritto invece l'imballaggio, ogni Amministrazione potrà per questo solo titolo far le sue riserve.

Articolo 50.

Le indennità dovute per mancanze od avarie, saranno sopportate dall'Amministrazione responsabile, cioè da quella sulle cui linee è avvenuto il fatto che le ha cagionate. In caso di dubbio, l'indennità sarà pagata dalle due Amministrazioni, in proporzione dell'ammontare delle tasse da ciascuna percepito.

Le avarie dipendenti da eccedenza di carico, da incuria nella distribuzione del carico o da comunanza di merci eterogenee e che possono guastarsi per contatto, saranno sopportate dall'Amministrazione che ha fatto il carico.

Le avarie delle merci dipendenti da rottura dei carri

entro i quali le merci sono riposte, saranno sopportate dall' Amministrazione che ha in consegna il veicolo.

Le avarie per bagnature, verificate in vagoni piombati, saranno sopportate dall' Amministrazione mittente, quando questa è proprietaria del vagone.

Quando invece le avarie per bagnature sieno riscontrate in vagoni piombati non appartenenti all' Amministrazione mittente, le indennità da pagarsi saranno ripartite, come nei casi dubbi, fra le Amministrazioni interessate.

Articolo 51.

In massima non è ammesso in servizio cumulativo il passaggio dei copertoni dall' una all' altra rete; qualora però si verificasse la impossibilità di sostituirli ai transiti, potranno eccezionalmente continuare, ed allora l' Amministrazioue proprietaria avrà diritto ad un' indennità di It. L. 0.25 al giorno per ogni copertone, ritenendo compiuto il giorno incominciato. La stessa indennità sarà corrisposta per ogni muta di stanti in ferro.

Articolo 52.

Le due Amministrazioni, nel reciproco interesse, si autorizzano scambievolmente a transigere fino alla concorrenza di L. 150 per tutti i reclami dipendenti da mancanze od avarie pei quali fosse urgente una definizione, salvo a discutere in seguito a quale Amministrazione spetti la responsabilità.

Però questa disposizione non sarà applicabile alle spedizioni eseguite dai mittenti con bollettino di garanzia, qualora il titolo dell' indennità si trovi compreso nei casi coperti dalla garanzia.

In quest' ultima circostanza, come pure per ogni in-

dennità superiore alle L. 150, le Amministrazioni rispettive dovranno mettersi preventivamente d'accordo.

Articolo 53.

É fatto obbligo alla stazione d'arrivo di dare immediato avviso a quella di partenza dei colli rifiutati tanto a grande, quanto a piccola velocità, indicando tutti gli estremi della spedizione ed i precisi motivi del rifiuto, allo scopo che ne sia informato il mittente e possa dare le relative istruzioni.

Articolo 54.

Quando una spedizione si possa considerare giacente per qualunque motivo, la stazione d'arrivo ne darà subito avviso alla stazione di partenza con invito di richiamare dal mittente le disposizioni opportune.

Articolo 55.

Ogni quindici giorni le due Amministrazioni si scambieranno un elenco dei colli che rimanessero ancora giacenti nelle diverse stazioni ad onta delle pratiche fatte, come agli articoli 52 e 53, e faranno luogo a quelle pratiche che, in seguito a tali partecipazioni, saranno giudicate opportune per farne cessare la giacenza.

Articolo 56.

Quando non fosse possibile ottenere il ritiro della merce, questa sarà posta in vendita, e qualora il prodotto

ricavato, dedotte le spese reali sostenute dalle Amministrazioni, non fosse sufficiente a coprire le tasse di trasporto, la deficienza sarà da ripartirsi in proporzione dei chilometri percorsi sulle linee delle due Amministrazioni.

Articolo 57.

In caso di differenza riscontrata in più sul peso, di ommissione di qualche collo sui documenti di trasporto o di falsa dichiarazione di qualità della merce constatata alle stazioni di transito od alla stazione d'arrivo, quest'ultima esigerà dal destinatario la sopratassa e multa dovuta anche pel percorso dell'Amministrazione di partenza, rettificando il relativo documento di trasporto.

Articolo 58.

Le due Amministrazioni contraenti non potranno mai ripetere fra di loro rimborso di tasse per magazzinaggio.

Allorchè una merce viene indirizzata per errore ad una stazione in luogo di un'altra, la stazione che la riceve ne farà la registrazione come per le altre, e quindi ne opererà la rispedizione alla vera destinazione; rivalendosi, come spesa anticipata, delle tasse ed altre spese caricate sulla merce. Nel fare la rispedizione, l'anzidetta stazione applicherà le seguenti tasse stabilite d'accordo fra le Amministrazioni contraenti, cioè:

di L. 0.10 pei trasporti a G. V. } per tonnellata e per ogni chilometro indebitamente percorso.
» » 0.02 » » » P. V. }

La stazione alla quale la merce doveva realmente pervenire esigerà dal destinatario la sola tassa dovuta in base alla tariffa e pella distanza legale che avrebbe dovuto percorrere la merce, colle altre spese di cui la medesima fosse

caricata. Domanderà poi alla propria Amministrazione il rimborso della tassa corrispondente all'indebito percorso, non riscossa dal destinatario, e l'importo relativo sarà posto a carico dell'Amministrazione alla quale fosse imputabile la deviazione del trasporto.

Articolo 59.

Formalità doganali

Le spedizioni in partenza dalle linee Consorziali destinate all'estero, dovranno essere accompagnate da una dichiarazione firmata dal mittente in doppio esemplare sui moduli in uso pei servizi internazionali, valevoli per la dogana di confine dello Stato a cui è destinata la merce.

Le merci soggette a diritti doganali nello Stato, quando non sarà possibile ottenere l'emissione della prescritta bolla d'uscita dalla stazione di partenza, dovranno essere scortate da un'altra dichiarazione valevole per la dogana Italiana.

Le merci provenienti dall'estero destinate alle linee Consorziali, vincolate da bolla a cauzione, saranno rimesse all'Amministrazione destinataria per la consegna alla dogana d'arrivo.

Qualora la merce fosse destinata ad una stazione non provvista di sezione doganale, la consegna e l'operazione d'entrata si effettueranno dagli agenti dell'Alta Italia nelle dogane del rispettivo transito.

I documenti doganali dovranno sempre essere iscritti col proprio numero d'ordine nell'apposita colonna dei documenti di trasporto e della specifica di carico.

Al punto di transito gli agenti della ferrovia alla quale viene consegnata la merce, dovranno verificare i ricapiti doganali indicati sui documenti di trasporto, constatare l'incolumità dei piombi apposti ai vagoni e, rilevandone la mancanza, farne annotazione sui documenti stessi e sul

libro di transito. Questa verifica servirà a stabilire a chi incomba la responsabilità in caso di smarrimento dei recapiti suddetti e della mancanza dei piombi.

La ricevuta incondizionata della merce s' intenderà estesa anche ai recapiti doganali iscritti come sopra.

Articolo 60.

Regolamento dei conti

Ciascuna Amministrazione rimetterà ogni dieci giorni all' altra interessata, un prospetto degli introiti dei viaggiatori, effettuati per conto della stessa, e mensilmente un prospetto riassuntivo di tutto il mese; nei quali prospetti gli incassi fatti saranno distinti per treno ordinario o diretto e per classe.

Scambiate le rettifiche, le Amministrazioni si trasmetteranno a vicenda un riassunto mensile dei prodotti (ricapitolazione) in doppio esemplare, di cui uno sarà retrocesso, munito dell' accettazione.

Articolo 61.

L' Amministrazione che avrà percepite le tasse per trasporto dei bagagli in servizio cumulativo, invierà ogni dieci giorni a quella destinataria, un prospetto indicante la rispettiva quota di credito per ogni foglio di via.

Scambiate le rettifiche, le Amministrazioni si trasmetteranno a vicenda un riassunto mensile dei prodotti (ricapitolazione) in doppio esemplare, di cui uno sarà retrocesso, munito dell' accettazione.

Articolo 62.

Le ricapitolazioni mensili stabilite come sopra verranno riassunte in un conto corrente, compilato in doppio esem-

plare, il quale, reciprocamente accettato, si considererà come conto definitivo.

Il saldo di questo conto rappresenterà le somme dovute dall'una all'altra Amministrazione ed il relativo pagamento si farà alla sede dell'Amministrazione creditrice, non più tardi di cinque giorni dalla data dell'accettazione del conto corrente.

Nullameno, se dai conti risulterà che una Amministrazione è abitualmente in credito verso l'altra, la prima avrà diritto al pagamento di quegli acconti che essa richiedesse sull'importo presuntivo del suo credito.

Articolo 63.

Pei trasporti di merci in servizio cumulativo saranno compilati dalle stazioni di transito i Riassunti e Resoconti giornalieri, dai quali dovrà risultare il debito ed il credito di ciascuna Amministrazione, sia per tasse affrancate, sia per tasse e spese assegnate.

Detti resoconti saranno redatti in doppio esemplare, uno per ciascuna Amministrazione, secondo le norme che verranno fissate in una apposita istruzione da compilarsi per cura dell'Alta Italia.

Il saldo sarà regolato ogni cinque giorni e l'agente dell'Amministrazione debitrice dovrà pagare a quello dell'Amministrazione creditrice l'importo a saldo, il qual importo sarà dagli agenti stessi da conteggiarsi nei resoconti di transito, a pareggio della rimanenza passiva.

L'Alta Italia impartirà eziandio istruzioni ai propri agenti circa il modo di conteggiare le spedizioni provenienti da oltre le linee dell'Alta Italia e destinate alle linee Consorziali o viceversa.

Le quote relative alla percorrenza sulle linee estere, nonchè le spese doganali, quelle anticipate ed assegni caricati su spedizioni provenienti dalle linee suddette, dovranno essere pagate in oro dagli agenti delle linee Con-

sorziali all'atto del ricevimento della merce per l'inoltro a destinazione.

Gl'importi degli assegni gravanti spedizioni in partenza da stazioni delle linee Consorziali e destinate all'estero saranno pagati dall'Alta Italia in valuta legale, coll'aggiunta dell'aggio detratto del 2 0[0.

Articolo 64.

La corrispondenza d'ufficio, i documenti di contabilità ed il numerario per oggetti di servizio saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Amministrazioni contraenti. Trasporti in servizio

Saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici relativi al servizio cumulativo.

Articolo 65.

I reclami relativi alle irregolarità avvenute nei trasporti di merci, saranno trattati, per l'Alta Italia, dal Capo Traffico della Divisione di Verona e per il Consorzio, dall'Ingegnere dell'esercizio delle linee rispettive. Reclami

Le questioni relative a differenze contabili saranno trattate fra i Controlli delle due Amministrazioni.

PARTE II.

Transito sulla linea Vicenza-Treviso

(Parte II. della Convenzione 22 Dicembre 1878)

Articolo 66.

A tenore del 1. capoverso dell'art. 5 della Convenzione 22 dicembre 1878, sono da affidarsi al transito, pella Trasporti affidati al transito

via di Cittadella a preferenza di quella di Mestre, i vagoni di merci completi per peso, o volume, o tariffa e quelli che, quantunque non completi, avranno un carico di almeno 5,000 chilogrammi, viaggianti a P. V.; detti vagoni, consegnati ad uno dei transiti capolinea, possono e devono essere riconsegnati all' altro transito nell' identiche condizioni di carico e di chiusura, non occorrendo di manipolare in alcun modo durante il tragitto la merce che vi è contenuta.

Articolo 67.

I vagoni ammessi al transito sono quelli provenienti e destinati:

1. da oltre Vicenza ad oltre Treviso e viceversa;
2. da oltre Treviso a Vicenza e da oltre Vicenza a Treviso, o viceversa; quando pelle spedizioni in essi contenute non sia stata domandata la via di Cittadella.

Articolo 68.

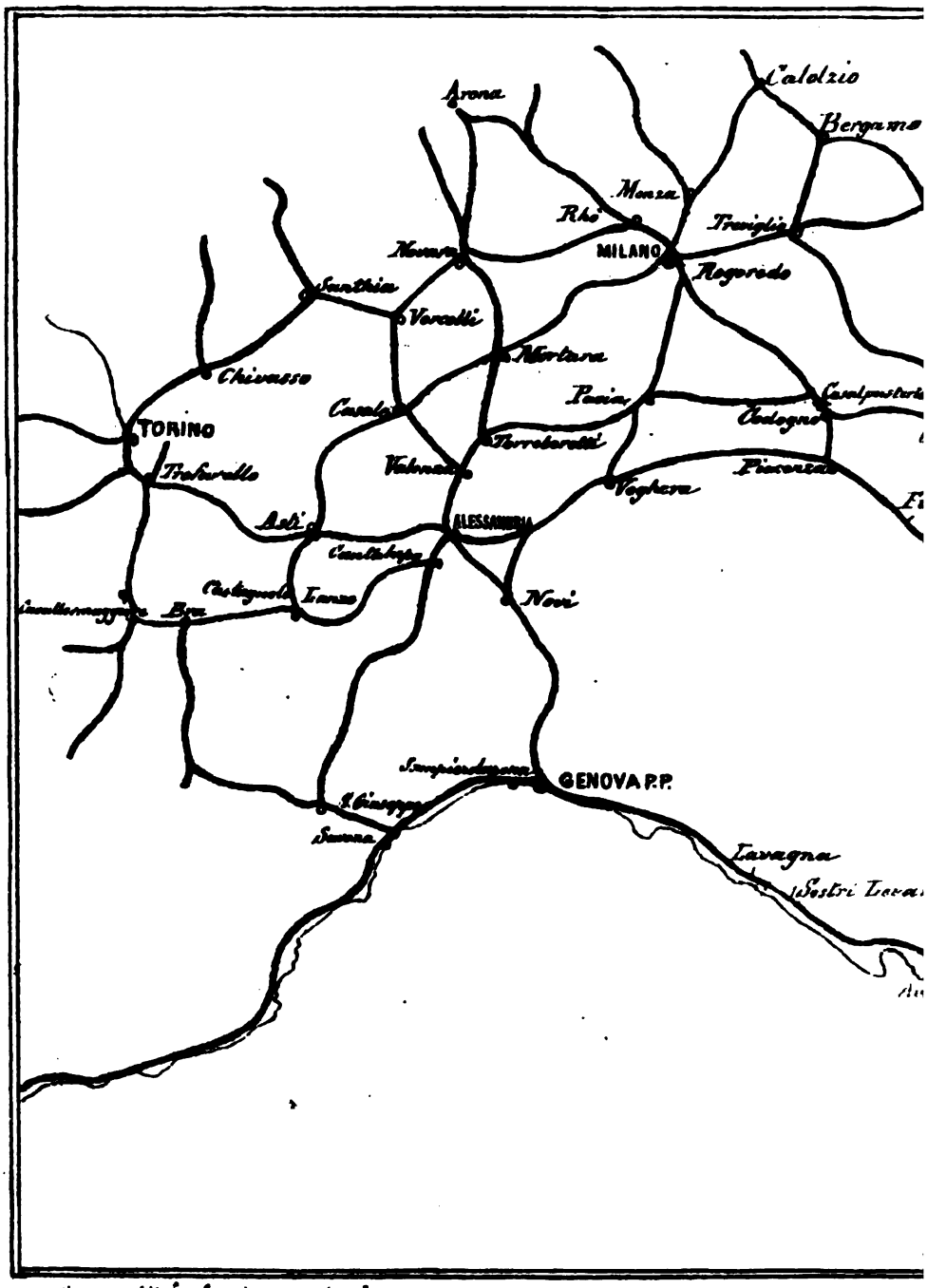
Sono esclusi dal transito i trasporti di materie esplodenti di 3. e 4. categoria della tariffa e generalmente di tutte quelle materie che non possono viaggiare con treni misti; sono pure esclusi i trasporti in servizio, vale a dire le merci od altro di proprietà dell' Alta Italia, e tanto i primi, come questi saranno in ogni caso istradati per Mestre.

Articolo 69.

I vagoni ammessi al transito potranno contenere merci qualsiansi per una sola destinazione o per destina-

CARTA DELLE STRADI

a servire pell'avviamento dei trasporti transitanti da Vicenza
ed al Regolamento relativo col

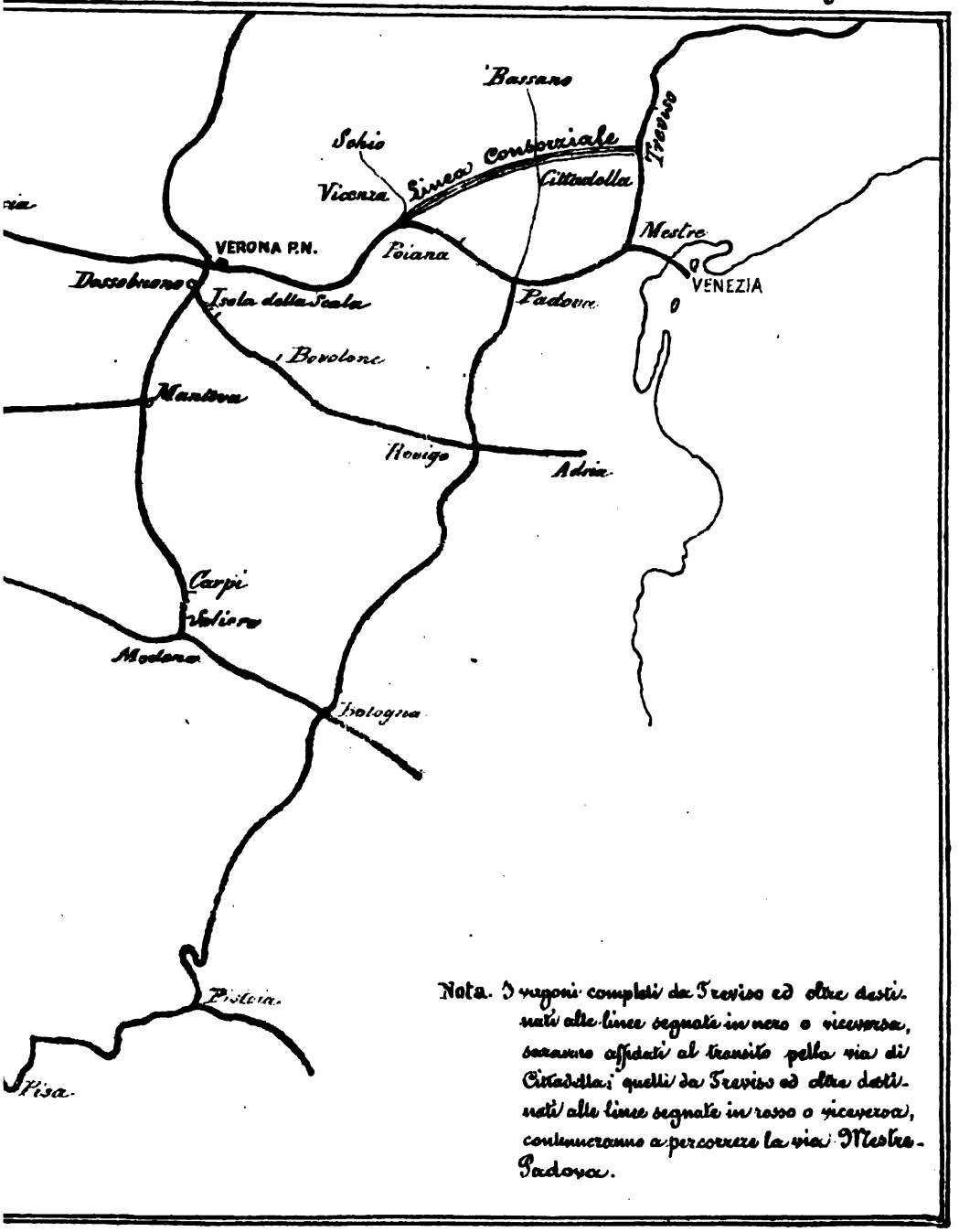


Vicenza Litografia Gaetano Longo

RATE DELL'ALTA ITALIA

viceversa, conforme alla Convenzione delli 22 Dicembre 1878
'erprovinciale delle Ferrovie Venete.

Allegato B.



Nota. I vagoni completi da Treviso ed oltre destinati alle linee segnate in nero o viceversa, saranno affidati al transito pella via di Cittadella; quelli da Treviso ed oltre destinati alle linee segnate in rosso o viceversa, continueranno a percorrere la via Mestre-Padova.

zioni diverse, semprechè provenienti e dirette come all'art. 67. Per contro, i vagoni a carico completo o considerato come tale e destinato parte nel modo indicato all'articolo ora detto, e parte a stazioni situate oltre Vicenza verso Venezia, oltre Treviso verso Venezia od oltre Padova verso Bologna, continueranno ad essere istradati pell'antica via.

Articolo 70.

I presenti accordi non cambiando le norme dell'istradamento dei trasporti sulla rete dell'Alta Italia, restano naturalmente esclusi dal transito i trasporti a vagone completo da e per le stazioni delle linee segnate in rosso sulla carta allegata *sub B*, i quali, per effetto di dette norme, non toccavano e non devono toccare Vicenza, ma proseguire per Padova e Mestre.

Articolo 71.

Non è obbligo per l'Amministrazione dell'Alta Italia di completare i vagoni che giungessero ad uno dei transiti di Treviso o di Vicenza e non si trovassero nelle condizioni previste dall'art. 66; essa potrà farlo, quando lo creda opportuno e nei limiti delle esigenze del servizio.

Articolo 72.

Tutti i vagoni completi rimessi al Consorzio saranno iscritti in apposito libro coll'indicazione di tutti i dati delle spedizioni in esse contenute e dell'ora precisa di ciascuna consegna, sul qual libro l'agente del Consorzio dovrà rilasciare ricevuta. Per ciascuna consegna sarà

Modalità di consegna

inoltre compilata in doppio esemplare una distinta, la quale, dopo essere stata firmata dagli agenti delle due Amministrazioni, coll' indicazione dell' ora della consegna, scorterà, unitamente alle contabilità, ricapiti doganali, specifiche di carico, ecc., i vagoni fino all' altro transito. Tanto la distinta, quanto i documenti testè accennati, saranno regolarmente presi in consegna per essere rimessi all' altro transito.

Articolo 73.

I vagoni coperti saranno consegnati perfettamente chiusi e piombati al Consorzio, il quale rimane garante dell' incolumità dei piombi, e dovrà quindi giustificare i casi in cui si fosse resa necessaria l' apertura e ripiombatura di qualche carro.

I vagoni che giungessero ad uno dei transiti non muniti di piombi, saranno verificati in contradditorio fra gli agenti delle due Amministrazioni.

Articolo 74.

I vagoni aperti non potendo essere consegnati e ricevuti colle formalità di chiusura degli altri, saranno consegnati e ricevuti nei modi consueti, verificandone, cioè, il carico con tutta esattezza, in guisa che sia con precisione determinata la parte di responsabilità che spetta a ciascuna Amministrazione.

Articolo 75.

Giunti i vagoni all' altro transito ed accertata l' incolumità dei piombi dei vagoni coperti, ricevuti regolar-

mente gli altri aperti, assieme alle contabilità, ricapiti doganali, specifiche di carico, ecc., che accompagnano i vagoni tutti, l'agente delle strade ferrate dell'Alta Italia, dopo eseguite le scritture di transito, rilascierà quietanza, indicando l'ora del ricevimento sugli esemplari della distinta suddetta, ognuno dei quali sarà dagli agenti delle due Amministrazioni trasmesso ai rispettivi Controlli.

Articolo 76.

In altro apposito libro la stazione di transito ricevente inscriverà i vagoni compresi nella distinta e ritirerà sul medesimo la firma dell'agente delle linee Consorziali, coll'ora precisa del ricevimento dei vagoni.

Articolo 77.

Responsabilità

Le riserve per mancanze, avarie di merci, che si dovessero fare nella accettazione dei vagoni aperti, saranno annotate nel relativo libro di transito, e sulle distinte che scortano i vagoni.

Le indennità dovute per mancanze, avarie, ecc., saranno sopportate dall'Amministrazione responsabile, cioè da quella sulle linee della quale è avvenuto il fatto che le ha cagionate.

Articolo 78.

Il Consorzio avrà diritto di rifiutare i carri destinati a transitare sulla via di Cittadella che non avessero ad offrire tutte le garanzie di sicurezza desiderabili, ma il medesimo sarà responsabile per tutto il tratto da percorrersi sulla propria rete dei carri ricevuti in consegna.

Articolo 79.

Le avarie delle merci dipendenti da rottura dei carri entro i quali le merci sono riposte, saranno sopportate dall' Amministrazione che ha in consegna il veicolo, a meno che la rottura non provenga da lesioni o guasti preesistenti, impossibili a rilevarsi alla stazione di transito.

Articolo 80.

Uso del materiale

Le ore di consegna e di riconsegna dei veicoli affidati al transito saranno soltanto quelle reali determinate secondo le prescrizioni dell' articolo seguente.

Articolo 81.

I carri si considereranno rispettivamente consegnati quando saranno esaurite le formalità di consegna prescritte negli articoli 72 e seguenti.

Il Consorzio sarà in facoltà di riconsegnare i carri che gli sono affidati pel transito, tre ore dopo la partenza del secondo treno successivo all' ora in cui è avvenuta la consegna, con esenzione dei diritti di nolo pei carri dell' Alta Italia, e col pagamento del nolo semplice, nella misura stabilita dalle Convenzioni coi rispettivi proprietari, pei carri di altre Amministrazioni durante il periodo che corre fra la consegna e riconsegna.

Trascorso il detto periodo, verrà dal Consorzio corrisposto all' Alta Italia, pei carri di quest' ultima, il nolo semplice indicato all' art. 36 del presente Regolamento, e pei carri di altre ferrovie, le penalità stabilite dalle rispettive Convenzioni nei casi di ritardo nella restituzione dei veicoli.

Queste misure sono applicabili tanto ai carri carichi, quanto a quelli vuoti.

Ai riguardi del convenuto in questo articolo, il Consorzio s' impegna di fare quattro treni al giorno in ciascun senso sulla sua linea Treviso-Vicenza.

Articolo 82.

Stando fermo quanto è disposto nel precedente articolo, si stabilisce per altro che l' intervallo di tempo fra la consegna e la restituzione dei vagoni carichi è stabilito normalmente in *dodici* ore. Ciò all' effetto che, oltrepassando il Consorzio questo termine normale, esso sarà responsabile dei ritardi che si verificassero nell' arrivo della merce contenuta nei vagoni a destinazione, e qualora tali ritardi fossero causa che l' Alta Italia dovesse pagare degli indennizzi alle parti, il Consorzio sarà tenuto a rimborsare l' Alta Italia di tutta o parte della somma da essa pagata.

La quota d' indennizzo spettante a carico di ciascuna Amministrazione, sarà stabilita ripartendo la somma totale pagata in ragione delle ore di ritardo avvenuto sulle rispettive linee.

Articolo 83.

La stazione di Vicenza potrà inoltrare a Treviso tutti i carri vuoti di ritorno, e quelli pure vuoti destinati a Treviso od oltre. Quella di Treviso potrà fare altrettanto rispetto a Vicenza. Non dovendo tuttavia questi ritorni a vuoto oltrepassare il 15 per 0|0 dei carichi, l' Alta Italia s' impegna a regolare le spedizioni di veicoli vuoti in modo che ogni mese venga esattamente fatto l' equilibrio nelle proporzioni sopra indicate.

Articolo 84.

Pei copertoni transitanti sui carri non verrà corrisposto alcun nolo durante l' intervallo concesso pel transito dei veicoli. Trascorso detto intervallo, si computerà il nolo in ragione di cent. 6 all' ora, ritenuto l' ora incominciata siccome compiuta.

Articolo 85.

Il Controllo delle strade ferrate Consorziali alla fine di ogni mese compilerà e trasmetterà alla Ragioneria Centrale delle strade ferrate dell' Alta Italia, un prospetto in doppio esemplare indicante le quantità dei vagoni trasportati giornalmente da Vicenza a Treviso. Altro eguale prospetto sarà compilato pei vagoni trasportati in senso inverso.

Alla quantità totale mensile sarà applicato il prezzo per vagone fissato dall' art. 6 della Convenzione, e l' ammontare risultante formerà il debito dell' Amministrazione dell' Alta Italia pei trasporti in transito.

Scambiatesi le eventuali rettificazioni, uno dei prospetti sarà ritornato munito dell' accettazione.

L' ammontare del conto sarà pagato alla sede dell' Amministrazione delle linee Consorziali non più tardi di dieci giorni dalla data dell' accettazione dei prospetti.

Articolo 86.

Il Consorzio avrà facoltà di ispezionare le contabilità dei trasporti nelle stazioni comuni, richiedendo il concorso d' un Agente dell' Alta Italia, che sarà all' uopo delegato dalla 4. Divisione del Traffico in Verona.

PARTE III.

Servizio comune

(Parte III. della Convenzione 22 dicembre 1878)

Articolo 87.

Stazioni comuni

A tenore dell'art. 13 della Convenzione 22 dicembre 1878 il servizio delle stazioni comuni sarà fatto interamente dal personale dell'Amministrazione dell'Alta Italia che s'incaricherà specialmente di effettuare, per conto del Consorzio, le operazioni seguenti:

1. Servizio dei viaggiatori;
2. Servizio dei bagagli;
3. Servizio delle merci a grande e piccola velocità;
4. Formazione e scomposizione dei treni viaggiatori e merci;
5. Carico e scarico dei vagoni merci;
6. Servizio telegrafico.

Articolo 88.

L'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia provvederà, sotto la sua responsabilità, a tutte le misure necessarie per assicurare la buona e regolare esecuzione nelle stazioni comuni, del servizio delle linee Consorziali; essa veglierà che i suoi agenti abbiano ad usare, nella esecuzione di questo servizio, le stesse cure che sono dovute al proprio.

Il Consorzio stabilisce, in relazione cogli orari delle strade ferrate dell' Alta Italia, le ore di partenza ed arrivo dei propri convogli, nonchè la loro composizione normale.

Articolo 89.

Il servizio promiscuo delle stazioni comuni comprende tutti i piazzali, binari, fabbricati, materiale fisso e locali di dette stazioni, salvo quelli destinati pel servizio della trazione, officine e magazzini, pei quali, come pure pei materiali, mobili, oggetti di consumo e personale riferentesi a detti servizi, ognuna delle due Amministrazioni sosterrà le spese rispettive.

Articolo 90.

Il Consorzio avrà nelle stazioni comuni un Agente speciale incaricato di sorvegliare il servizio fatto per conto del Consorzio stesso.

Tale Agente dovrà essere di aggradimento dell' Amministrazione dell' Alta Italia, ed in nessun caso potrà dare ordini al personale di questa.

Sarà messo a sua disposizione un locale ad uso di ufficio.

Articolo 91.

I macchinisti, fuochisti, conduttori, ed in generale tutti gli agenti del Consorzio che dovranno entrare nelle stazioni comuni, saranno tenuti, durante tutto il tempo

che vi resteranno, a conformarsi agli ordini che saranno loro impartiti dal Capo stazione.

Soltanto gli impiegati superiori dell'esercizio delle linee Consorziali potranno rivolgersi direttamente al Capo stazione per quanto forma oggetto del presente Regolamento.

L'Amministrazione dell'Alta Italia si riserva di domandare l'esclusione di quegli agenti delle linee Consorziali che si rifiutassero di obbedire e che dessero luogo a qualche disordine.

Reciprocamente l'Amministrazione dall'Alta Italia provvederà sui ricorsi che le venissero fatti contro il personale, da parte del Consorzio.

Ciascuna Amministrazione non assumerà in servizio nelle stazioni comuni, salvo il consenso dell'altra, quegli agenti che avessero abbandonato il servizio di questo in seguito a licenziamento o dimissione.

Articolo 92.

I Capi delle stazioni comuni e dipendenti impiegati, per quanto riguarda il servizio delle linee Consorziali, dovranno attenersi strettamente alle istruzioni, ordini di servizio, avvisi, circolari pubblicate dall'Amministrazione Consorziale, ed in ispecial modo eseguire scrupolosamente gli ordini che di mano in mano riceveranno dall'Amministrazione stessa.

Articolo 93.

Le ferrovie Consorziali eseguiranno colle proprie locomotive quei movimenti che fossero necessari all'arrivo o partenza dei treni, per togliere i medesimi dai binari d'arrivo o rimetterli sul binario di partenza. Tutte le altre manovre saranno eseguite per cura dell'Alta Italia.

Articolo 94.

In caso di ritardo nell'arrivo dei treni, resta stabilito che sarà data, di regola, la precedenza a quello che si presenterà prima al disco, meno i casi eccezionali in cui si potrà derogare, trattandosi di treni di diversa importanza.

Articolo 95.

Previ accordi, anche telegrafici, le carrozze viaggiatori e salons d'una Amministrazione saranno ammesse a circolare sulle strade dell'altra, la quale corrisponderà il nolo apposito, come all'art. 36.

Articolo 96.

Ove sia necessario di inviare sulle linee di un'Amministrazione una macchina di soccorso appartenente all'altra, quella proprietaria della macchina riceverà il compenso di L. 1,20 per chilometro percorso pell'andata ed altrettanto pel ritorno, e di L. 1,00 per ogni ora di fermata della locomotiva accesa.

Articolo 97.

I versamenti dovranno essere fatti direttamente alla cassa dell'esercizio delle ferrovie Venete, e gli agenti contabili di quest'ultima potranno, quando lo giudicheranno opportuno, procedere a qualunque verificazione dei

registri di cassa coll' intervento del Capo - stazione di Vicenza.

Articolo 98.

Le spese d' esercizio da considerarsi quali spese comuni, come agli articoli 15, 16 e 17 della Convenzione 22 dicembre 1878, sono le seguenti:

1. Lo stipendio di tutto il personale delle due Amministrazioni addetto alle stazioni comuni;

2. Le spese di manovre col mezzo di locomotive o cavalli;

3. Le spese di scaldamento, illuminazione, manutenzione della mobilia e le minute spese d' ogni sorta;

4. La spesa per la manutenzione ordinaria dei fabbricati, piani caricatori, marciapiedi, gru di caricamento, binari ed accessori;

5. Le spese, compensi, indennità e simili derivanti da avarie, sottrazioni, smarrimenti, incendi, ecc., dei fabbricati, del materiale, delle merci e numerario, avvenuti in stazione, ovvero dipendenti dal fatto del personale della stazione;

6. I premi d' assicurazione contro gl' incendi, qualora l' Alta Italia trovasse nel comune interesse di fare opportuni contratti.

Non sono comprese nelle spese d' esercizio da portarsi in quelle comuni:

1. Le forniture dei registri, stampati ed oggetti di cancelleria d' ogni sorta destinati al servizio esclusivo di ciascuna Amministrazione;

2. Le spese di manutenzione e del servizio interno dei depositi locomotive e loro dipendenze;

3. Il consumo d' olio pell' illuminazione dei convogli e di grasso per le carrozze ed i vagoni;

4. Le spese di forniture d'acqua.

La pulitura, l'untura e verificazione dei veicoli, come pure il riscaldamento e l'illuminazione dei convogli saranno fatte a cura e spese dell'Amministrazione proprietaria.

Le spese di manipolazione per le merci a piccola velocità, pelle operazioni di carico e scarico saranno addebitate per intero a ciascuna delle due Amministrazioni nella misura stabilita dai contratti che per questo servizio l'Alta Italia fa colle imprese di facchinaggio.

Pelle merci il cui trasporto ferroviario avrà principio o termine alle stazioni comuni, il prezzo relativo sarà sopportato integralmente dalla Amministrazione che dovrà effettuare, od avrà effettuato il trasporto, riservandosi l'Alta Italia di far eseguire dai propri agenti il carico e lo scarico delle merci nelle stazioni comuni.

Pelle merci soltanto di transito e non formanti un vagone completo, ciascuna delle Amministrazioni sarà addebitata delle spese di una operazione.

I trasbordi di vagoni completi, di cui agli articoli 33 e 34, saranno a carico esclusivo dell'Amministrazione che ordina il trasbordo.

Al contrario, quando le merci in transito passino dalle stazioni comuni senza trasbordo, non sarà portata alcuna tassa di manipolazione a carico dell'Amministrazione.

Il conto delle spese di manipolazione per le merci verrà presentato e liquidato alla fine di ciascun mese.

Articolo 99.

Ripartizione delle spese

Nel computo del numero degli assi di veicolo pegli effetti della ripartizione delle spese comuni, di cui all'art. 15 della Convenzione 22 dicembre 1878, saranno considerati come spettanti a carico;

dell'Amministrazione dell'Alta Italia, gli assi dei

veicoli in arrivo od in partenza da e pelle sue linee, tanto di sua proprietà, quanto appartenenti ad altre Amministrazioni;

del Consorzio, gli assi dei veicoli in arrivo od in partenza da e pelle linee Consorziali, compresi quelli in transito sulla Vicenza-Cittadella-Treviso, trasportati per conto dell' Alta Italia.

Articolo 100.

Contabilità

Ogni giorno gli agenti delle due Amministrazioni specialmente destinati, compileranno in contraddittorio ed all' appoggio delle cedole orarie o di quei documenti che saranno scelti di comune accordo, uno stato indicante il numero dei treni in arrivo, in partenza o di passaggio ed il numero degli assi di veicoli per treno.

Tale stato, fatto in doppio, sarà firmato dagli agenti delle due Amministrazioni, verificato e certificato dal Capo stazione se trasmesso a ciascuna Amministrazione.

Nel mese successivo ad ogni trimestre l' Amministrazione proprietaria delle stazioni comuni trasmetterà all' altra il conto completo, calcolando per ognuna delle categorie menzionate, la ripartizione della spesa totale in ragione del movimento degli assi determinato dall' articolo 99.

Il saldo di tale conto sarà pagato quale risulterà dall' Amministrazione debitrice nel termine di 15 giorni dalla sua presentazione.

Le differenze alle quali potrà dar luogo l' esame e la verificazione del conto, una volta accettate, saranno regolate nel conto del trimestre successivo.

Se l' Amministrazione debitrice non avesse sollevato alcuna obbiezione sul conto presentato fino al momento della consegna del conto successivo, il primo sarà considerato come accettato definitivamente.

Articolo 101.

Servizio telegrafico dei privati

Le due Amministrazioni dovranno comunicarsi i reclami relativi alla corrispondenza telegrafica privata e di Stato che venissero loro diretti per irregolarità commesse dagli uffici rispettivamente dipendenti, anche se non danno luogo a rimborso di tasse.

I rimborsi relativi a telegrammi scambiati fra uffici delle ferrovie Consorziali e quelli dell'Alta Italia, dovranno rimanere a carico dell'Amministrazione a cui appartiene l'ufficio che commise l'errore in seguito al quale devesi operare la restituzione di tassa.

Nel caso che l'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia dovesse operare un rimborso il cui importo fosse da addebitarsi all'Amministrazione delle ferrovie Consorziali, quest'ultima, in seguito ad invito di quella dell'Alta Italia, farà rimettere la somma corrispondente al Capo della stazione comune che ha trasmesso o ricevuto il telegramma, e nel caso contrario, l'importo delle tasse da restituirsi verrà consegnato al Delegato delle ferrovie Consorziali avente sede nella stazione comune interessata.

Le contestazioni che potessero elevarsi fra le due Amministrazioni in punto alla interpretazione e risoluzione del presente Regolamento saranno, secondo la maggiore o minore importanza dei casi, decise da un arbitro scelto d'accordo dalle parti o da due arbitri nominati rispettivamente dalle stesse coll'intervento di un terzo, designato dai due primi.

Milano 2 *marzo* 1879.

Il Direttore dell'esercizio delle strade ferrate dell'A. I.

»

Il Rappresentante il Consorzio Interprovinciale

V. S. BREDA

CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI
DELLA
Provincia di Vicenza

Vicenza, li 11 novembre 1878.

N. 1554.

La Camera di Commercio ed Arti per la Provincia di Vicenza

CERTIFICA

che il corso medio delle obbligazioni del prestito del Consorzio interprovinciale ferroviario Vicenza-Padova-Treviso, ebbe nelle epoche sottoindicate a risultare come dal seguente prospetto:

II.	Semestre	1876,	Obbligazioni di	I.	Emissione	95	0[0
I.	detto	1877,	dette	»	»	95 1[4	0[0
II.	detto	1877,	dette	»	»	95	0[0
I.	detto	1878,	dette	»	»	96	0[0
II.	detto	1878,	dette	»	»	95 1[4	0[0
II.	detto	1878,	dette	di II.	»	95 1[2	0[0

Il Vice Presidente
F. ROSSI

Il Segretario
D. GRASSI

Ferrovie Padova-Treviso-Vicenza

PROSPETTO

delle liquidazioni concordate tra il Comitato e la Società Veneta e riparto fra le Provincie.

Importo concordato sui titoli di Progetto	L.	9,800,055
Arroge per motori delle sbarre . .	»	19,140
» capisaldi d' armamento . .	»	7,496
Quota al Consorzio sulle spese del tronco Comune colla Vicenza-Schio	»	103,110
Sommano come nel Prospetto entroscritto	»	9,929,801

Riporto Somme	Padova	Vicenza	Treviso	Totale
Come nelle finche 1, 4, 5 . .	3,065,283	2,983,252	3,392,347	9,440,882
Riparto spese Cittadella	353,907	235,938	117,970	707,815
Riparto tronco Bassano	718,127	718,127		1,436,254
Sommano	————			
Per la Provincia di Padova L.	4,137,317	————		
» Vicenza »		3,937,317	————	
» Treviso »			3,510,317	————
			Totale L.	11,584,951

NB. Per l'Art. 24 del Regolamento di contabilità, le spese di Cittadella si assegnano per 3/6 alla Provincia di Padova, 2/6 a quella di Vicenza, 1/6 a quella di Treviso.

Resta a deliberare sulla competenza passiva della rimessa provvisoria, costruita e demolita a Vicenza, e della rimessa a Castelfranco

Prospetto e riparto delle spese giusta i Progetti 10 febbraio 1875.

		Padova Cittadella	Stazione Cittadella	Cittadella Bassano	Vicenza Cittadella	Cittadella Treviso	Totale
1	Espropriazioni . . .	211,917	21,886	157,467	100,208	301,374	792,852
2	Movimenti di terra . .	119,584	11,282	92,449	67,677	120,470	411,462
3	Passaggi a livello . .	34,172	87	14,368	8,905	43,623	101,155
4	Deviazioni	24,058	5,223	7,985	145,752	11,147	194,165
5	Fabbriche stazioni . .	109,400	101,100	160,100	74,880	111,030	556,510
6	Apparati	11,700	38,940	46,680	5,280	5,280	107,880
7	Caselli	76,200	3,400	34,000	46,200	83,800	243,600
8	Manufatti speciali . .	151,679	——	——	20,000	112,776	284,455
9	» normali . .	76,663	585	15,198	36,047	43,690	171,183
10	Siepi	12,854	283	5,768	8,107	14,213	40,955
11	Cippi	5,187	273	2,486	3,872	5,631	17,449
12	Telegrafo	12,584	283	5,768	8,107	14,404	41,146
13	Mobiglie, attrezzi . . .	19,000	3,400	16,600	11,040	18,760	68,800
14	Armamento	1,599,659	106,302	788,202	997,356	1,776,637	5,268,156
15	del tronco com.e colla Vic.-Schio				65,204		65,204
	Somme di Progetto . L.	2,464,387	293,044	1,347,071	1,598,635	2,661,835	8,364,972
	Riparto del tronco Cittad.-Bass.	673,535,50			673,535,50		
	» stazione di Cittadella	146,522,00			97,681	48,841	
	L.	3,284,444,50			2,369,851,50	2,710,676	
					Tornano le suesposte . L.		8,364,972

truzioni sottoindicate

	Tronco Vicenza-Cittadella				Tronco Cittadella-Treviso			
	pese		Differenze		Spese		Differenze	
	to	effettive	in più	in meno	in progetto	effettive	in più	in meno
Espro	106900	6692	—		301374	342274	40900	—
Movin	108493	40816	—		120470	172560	52090	—
Passa	31455	22550	—		43623	62488	18865	—
Devia	582771	437019	—		11147	11146	—	1
Fabbr	80808	5928	—		111030	244199	133169	—
Appa	8880	3600	—		5280	36530	31250	—
Casell	53274	7074	—		83800	88298	4498	—
Manu	592484	572484	—		112776	82469	—	30307
»	59723	23676	—		42690	84409	41719	—
Siepi	8107	—	—		14213	14213	—	—
Cippi	6083	2211	—		5631	9029	3398	—
Teleg	8807	700	—		14404	15104	700	—
Mobig	13400	2360	—		18760	24600	5840	—
Arma	824861	—	172515		1776637	1548542	—	228095
Tron	103110	37906	—		—	—	—	—
		990501	172215				332429	258403
Dedu		172515					258403	
Risul		990501					74026	

- VICENZA

one delle ferrovi

	TITOLI
1	ese dei prestiti :
	o nel tasso del I. prestit
	Bolli e stampe I. prestit
	Provvigione alle Banche
	Altre spese varie
2	i sugli anticipati versam

CHIO

ne della suddetta ferrovi

U

l pese dei prestiti

gi

all' 85 0[0 perdita . . .

Ferrovie Interprovinciali — Linee Padova-Bassano e Vicenza-Treviso

PROSPETTO dei biglietti venduti dalle stazioni della Padova-Bassano per le stazioni della linea Treviso-Vicenza e viceversa nei due periodi entroindicati.

PERCORRENZA	Periodo dell'11 ottob. 1878 al 9 genn. 1878				Periodo dal 10 gennaio a tutto dicembre 1878						Differenze			
	Biglietti venduti				Biglietti che avrebbero dovuto vendersi in giusta proporzione di tempo col precedente periodo				Biglietti effettivamente venduti					
	Quantità	Prezzo			Quantità	Prezzo			Quantità	Prezzo			in più		in meno	
Treviso - Bassano e viceversa	1128	3539	36		4412	13807	17		6396	19555	52		5748	35	—	—
Treviso - Rosà e viceversa .	15	41	40		36	161	96		152	419	52		257	56	—	-
Treviso-Rossano e viceversa	110	290	40		430	1136	07		1291	3408	24		2272	17	—	—
Treviso -- Camposampiero e viceversa	110	343	20		430	1342	63		455	1419	60		76	97	—	—
Treviso - Padova e viceversa	612	2570	40		2394	11154	53		4463	18744	60		7590	07	—	—
Castelfranco - Bassano e viceversa	410	664	20		1603	2598	41		3258	5277	96		2679	55	—	—
Castelfranco - Rosà e viceversa	5	6	30		19	24	64		87	109	62		84	98	—	—
Castelfranco - Rossano e viceversa	14	15	96		54	62	44		117	133	38		70	94	—	—
Castelfranco - Camposampiero e viceversa . . .	54	87	48		21	342	21		414	670	68		328	47	—	—
Castelfranco - Padova e vi-	[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	[illegible]		[illegible]	[illegible]	—	—

S. Martino - Rossano e viceversa	6	4	68	23	18	30	94	73	32	55	02	—		
S. Martino - Camposampiero e viceversa . . .	8	10	08	31	39	43	139	175	14	135	71	—		—
S. Martino - Padova e viceversa	219	512	46	856	2004	79	1002	2344	68	339	89	—		—
Vicenza - Bassano e viceversa	5472	12804	48	21406	50090	04	17541	41045	94	—	—	9044	10	
Vicenza - Rosà e viceversa	237	469	26	927	1835	79	854	1690	92	—	—	144	87	
Vicenza - Rossano e viceversa	387	719	82	1513	2816	-	1693	3146	98	330	98	—		—
Vicenza - Camposampiero e viceversa	61	142	74	238	558	41	723	1691	82	1133	41	—		—
Vicenza - Padova e viceversa	18	61	56	70	240	83	395	1350	90	1110	07	—		—
Bassano - S. Pietro Engù e viceversa	152	237	12	203	316	48	619	965	44	648	96	—		—
Bassano - Carmignano e viceversa	85	112	20	332	438	24	355	468	60	30	36	—		—
Bassano - Fontaniva e viceversa	102	116	28	399	454	86	460	524	40	69	54	—		—
Padova - Camposampiero e viceversa	58	142	68	226	596	64	365	963	60	366	96	—		—
Padova - Carmignano e viceversa	49	117	60	191	458	40	546	1310	40	852		—		-
Padova - Fontaniva e viceversa	64	148	08	250	555	—	483	1072	26	517	26	—		—
	10717	26676	16	41499	104868	48	48508	123157	72	27478	21	9188	97	

La differenza di L. 18289.24 in più incassate per vendita di biglietti rappresentano il 18 per 0[0 esatte in più col sistema dell' incrocio dei treni in confronto del sistema dell' unico treno *Navette.*

Vicenza, li 4 *Marzo* 1879

IL CAPO CONTROLLO E CONTABILITÀ PRODOTTI

G. ZANOTTO

PI

dei prodotti definitivi delle ferrovie Consorziali V

MESE	Linea Treviso - Vicenza									
	Natura dei prodotti									
	Viaggiatori		Bagagli		Merci a gran. vel.		Merci a picc. vel.		Introit diversi	
Gennaio	13987	69	225	50	2098	91	4026	71	141	
Febbraio	14311	45	263	96	2456	63	4754	56	221	
Marzo	16707	65	352	97	2521	87	5373	71	207	
Aprile	18187	47	365	49	2149	94	6448	62	220	
Maggio	16583	90	356	50	2273	72	6834	74	195	
Giugno	15944	63	299	17	3189	22	6863	13	263	
Luglio	16384	50	431	04	2805	46	8407	23	266	
Agosto	18885	67	498	64	3510	78	8806	71	310	
Settembre	23583	91	501	36	3146	07	9530	72	308	
Ottobre	31060	07	640	98	4357	64	9037	82	406	
Novembre	20168	09	600	64	3332	94	7755	73	361	
Dicembre	17374	13	470	48	2715	01	7147	96	1000	
	223179	16	5006	73	34558	19	84987	69	3903	

Linea **Treviso - Vicenza** Importo chilometrico annuo L.

» **Padova - Bassano** » » » »

Gli Introiti diversi del mese di dicembre sono approssimativ

ETTO

Prospetto F.

gennaio a tutto dicembre 1878) dedotte le tasse Erariali.

Linea Padova - Bassano												TOTALE complessivo delle linee	
Natura dei prodotti										Totale dei Prodotti della linea			
Viaggiatori		Bagagli		Merci a gran. vel.		Merci a picc. vel.		Introiti diversi					
061	28	149	17	955	01	2113	57	148	32	16427	35	36907	36
303	51	212	57	1087	31	2948	65	147	13	17699	17	39707	39
280	05	292	77	1440	26	2567	82	202	93	20583	83	45747	40
111	41	310	94	1405	64	2815	12	227	21	21870	32	49242	63
443	96	298	23	1438	95	3666	71	210	84	22058	69	48203	11
774	52	290	90	1787	97	3591	42	188	47	23633	28	50192	78
139	81	328	27	1093	17	3545	23	194	54	21301	02	49595	34
735	96	403	51	1339	43	3346	00	249	26	22074	16	54086	87
867	26	455	95	1603	89	4051	38	234	21	28212	69	65283	21
686	72	439	25	2005	76	3925	85	291	16	35348	74	79851	43
316	03	380	30	1749	67	4038	21	282	88	24767	09	56986	33
375	50	214	90	1693	32	3762	03	800	00	21845	75	50553	33
096	01	3776	76	17600	38	40171	99	3176	95	274822	09	626457	90

Vicenza, li 4 *marzo* 1879.

IL CAPO CONTROLLO E CONTABILITÀ PRODOTTI

G. ZANOTTO

PROS

dei prodotti definitivi della ferrovia Vicenza-Schio

MESE	1877										
	Linea Vicenza - Thiene - Schio										
	Natura dei Prodotti										
	Viaggiatori		Bagagli		Merci a gran. vel.		Merci a picc. vel.		Introiti diversi		
Gennaio	9534	49	134	68	739	95	9018	35	200	63	1
Febbraio	7775	97	132	28	493	91	6966	80	340	46	1
Marzo	8034	51	165	96	685	72	7729	45	203	97	
Aprile	10937	20	161	50	689	42	6656	40	684	03	
Maggio	7632	86	118	81	681	01	6829	55	234	78	
Giugno	7941	44	147	90	766	73	7109	10	235	49	
Luglio	8462	80	158	59	574	18	5625	80	1003	27	
Agosto	8736	70	124	81	547	01	5810	55	272	48	
Settembre	12892	84	169	22	585	95	5842	95	197	49	
Ottobre	12650	62	205	00	822	14	7269	35	315	84	
Novembre	12104	15	163	87	799	51	7130	40	435	04	
Dicembre	8612	86	139	74	805	95	6734	10	3701	60	
Totale	115316	44	1822	36	8191	48	82722	80	7824	18	

Importo chilometrico annuo del 1877 L. 6746,16

» » » del 1878 » 6093,15

Gli introiti diversi del mese di dicembre 1878 sono approssi

Prospetto G.

TTO

nnaio 77 a tutto dicembre 78) dedotte le tasse Erariali.

1878												Osservazioni
Linea Vicenza - Thiene - Schio												
Natura dei Prodotti										Totale dei Prodotti della linea		
Viaggiatori		Bagagli		Merci a gran. vel.		Merci a picc. vel.		Introiti diversi				
6751	23	90	01	589	31	5429	17	334	58	13194	30	
6860	85	108	60	531	88	6034	99	619	44	14155	76	
6937	30	115	76	590	41	4978	27	539	92	13161	66	
8404	74	135	88	613	10	6545	26	371	05	16070	03	
7544	13	117	67	668	33	5851	27	256	05	14437	45	
8503	94	138	16	1374	99	5979	05	236	43	16232	57	
7418	68	165	78	588	18	7388	74	306	04	15867	42	
9019	08	166	57	562	83	7190	39	256	68	17195	55	
1808	46	165	65	685	45	6902	94	345	54	19908	04	
0629	88	153	31	812	44	7576	63	387	00	19559	26	
0640	21	139	11	865	68	6125	15	317	54	18088	09	
8219	42	139	92	939	69	6811	48	1000	00	17110	51	
12737	92	1636	42	8822	29	76813	34	4970	27	194980	64	

Vicenza, li 4 *marzo* 1879.

IL CAPO CONTROLLO E CONTABILITÀ PRODOTTI

G. ZANOTTO

Prospetto H.

ELENCO dei Comuni che votarono la garanzia del Prestito Interprovinciale

Numero	COMUNE	DATA delle deliberazioni			Somma votata		Annotazioni
1	Treviso	1873	Ottobre	22	12500	00	
2	Paese	1872	Novembre	15	4000	00	Confermata la concorrenza di L. 4000 anche pel caso della costruzione della sola linea Treviso-Vicenza.
3	Istrana	1872	Novembre	13	3000	00	Raccomandato lo stabilire d'accordo col Municipio il sito della stazione.
4	Vedelago . . .	»	»	9	4000	00	
5	S. Martino di Lupari .	»	»	10	4000	00	Con clausola che venga eretta una stazione per carico e scarico delle merci.
»	Idem	1877	Luglio	23	—	—	Revocata la precedente deliberazione e vincolato il concorso nella cifra sopra esposta, alla costruzione d'un magazzino merci, e fatte altre riserve.
6	Tombolo . . .	1873	Ottobre	11	500	00	Con deliberazione 14 novembre 1872 fu votata la somma di L. 1000, ridotta poi alla metà essendosi adottata la deviazione di Camposampiero.
7	Galliera . . .	1873	Settembre	27	—	—	Revocata la precedente deliberazione 15 novembre 1872 colla quale furono votate annue L. 1000, non essendosi verificata la condizione allora apposta della distanza della stazione di S. Martino di Lupari dalla piazza di Galliera.

9	Padova . . .	1872	Novembre	19	35000	00	
10	Vigodarzere . . .	1873	Febbraio	24	500	00	Condizionata allo stabilimento d' una fermata dove la strada comunale interseca la ferrovia.
11	Grantorto Padovano . .	1872	Novembre	15	500	00	
12	S. Pietro Engù . .	»	»	»	4000	00	
13	Fontaniva . . .	»	»	13	1250	00	Condizionata allo stabilimento d' una fermata.
14	Camposampiero . .	1873	Febbraio	1	4600	00	
15	Loreggia . . .	»	Gennaio	26	450	00	
16	Borgoricco . . .	»	»	21	330	00	
17	S. Giustina in Colle .	1872	Aprile	9	940	00	
18	S. Giorgio delle Pertiche	1873	Gennaio	31	1250	00	Condizionata ad una fermata nel territorio del Comune.
19	Massanzago . . .	1873	Ottobre	24	1000	00	
20	Campodarsego . .	»	»	31	1200	00	Condizionata ad una fermata.
21	Villa del Conte . .	»	Gennaio	19	1250	00	Idem nella frazione di Abbazia Pisani.
22	Rossano Veneto . .	1872	Novembre	20	1000	00	Condizionata al sito della stazione.
23	Bassano . . .	1873	Luglio	16	10000	00	
24	Carmignano . . .	1875	»	24	500	00	
25	Vicenza . . .	1872	Novembre	21	22000	00	

Prospetto II.

COMUNI

che votarono la garanzia dei prestiti della Provincia di Vicenza pella ferrovia Vicenza - Thiene - Schio

Vicenza . .	L.	12,000
Dueville . .	»	2,000
Thiene . .	»	12,000
Schio . .	»	16,000

INDICE DEI DOCUMENTI

1. Atto fondamentale del Consorzio ferroviario interprovinciale Padova-Treviso-Vicenza . . Pag. 1

2. Legge 29 Giugno 1873 N. 1475 Serie 2. che accorda facoltà al Governo di concedere la costruzione e l'esercizio di alcune ferrovie nelle Provincie Venete e di Mantova . . . . . » 5

3. R. Decreto 27 Agosto 1874 N. 2116 Serie 2. che approva lo Statuto del Consorzio ferroviario Padova-Treviso-Vicenza . . . . . » 10

4. Statuto del Consorzio ferroviario . . . » 12

5. R. Decreto 18 Marzo 1871 N. 2428 Serie 2 che approva la Convenzione 19 Novembre 1873 pella concessione al Consorzio delle Provincie di Vicenza, Treviso e Padova di due linee di strada ferrata da Vicenza a Treviso e da Padova a Bassano . . » 26

6. Convenzione 19 Novembre 1873 per la concessione della costruzione e dell'esercizio di due linee di strada ferrata da Vicenza a Treviso e da Padova a Bassano » 28

7. Capitolato annesso alla Convenzione suddetta . » 31

8. Convenzione 7 Dicembre 1874 tra il Consorzio ferroviario e la Società ferroviaria dell' Alta Italia . » 59

9. Disdetta data il 2 febbraio 1875 dalla Presidenza del Consiglio d'Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia, alla Convenzione di Roma 7 Dicembre 1874 col Consorzio ferroviario . . . . » 63

10. Sentenza arbitrale 13 Febbraio 1875 nella causa promossa dalla Società ferroviaria dell'Alta Italia contro l'Amministrazione dello Stato (Ministero dei Lavori Pubblici) per impedire la concessione della linea Vicenza-Treviso . . . . . Pag 65

11. Lettera 5 Marzo colla quale la Presidenza del Consiglio d'Amministrazione della Società ferroviaria dell'Alta Italia annunzia di ricorrere in Cassazione contro la Sentenza arbitrale 13 Febbraio 1875 . » 68

12. Convegno di Recoaro 24 Agosto 1872 fra le Commissioni ferroviarie di Padova, Treviso e Vicenza e la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche concernente i preliminari per l'accollo della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie Vicenza-Treviso, e Padova-Bassano . . . . . » 69

13. Convenzione di Padova 8 Settembre 1872 fra le Commissioni ferroviarie delle Provincie di Padova, Treviso e Vicenza e la Società Veneta per l'accollo della costruzione e dell'esercizio delle strade ferrate Vicenza-Treviso e Padova-Bassano. . . . » 72

14. Convegno di Padova 7 Novembre 1872 fra le Commissioni ferroviarie di Padova, Treviso, Vicenza da una parte, e la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche e la Banca di costruzioni di Milano dall'altra, per l'accollo della costruzione e dell'esercizio delle strade ferrate Padova-Bassano, Vicenza-Treviso . . . . . » 76

15. Preliminare di Roma 14 Febbraio 1875 tra il Comitato Permanente del Consorzio ferroviario Padova-Treviso-Vicenza e la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche per l'appalto della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie interprovinciali » 81

16. Contratto 17 Aprile 1875 col quale il Consorzio ferroviario interprovinciale cede alla Società Veneta l'impresa di costruzione e, limitatamente a 20 anni, l'esercizio delle due linee di strada ferrata Vicenza-Treviso e Padova-Bassano . . . . . » 84

17. Ratifica del Contratto 17 Aprile 1875 suddetto fatta dal Presidente del Comitato ferroviario interprovinciale Comm. Fedele Lampertico . . . Pag. 101

18. Sentenza arbitrale 29 Ottobre 1876 sul prezzo del ferro per l'armamento . . . . . » 105

19. Contratto 17 Maggio 1875 pel prestito interprovinciale di 9,000,000 di lire . . . . . » 117

20. Programma del prestito interprovinciale dei nove milioni . . . . . » 138

21. Contratto 21 Luglio 1877 pel prestito cambiario di L. 2,500,000 . . . . . » 144

22. Contratto 7 Agosto 1878 pel II. prestito consolidato di L. 5.250,000 . . . . . » 147

23. Programma del secondo Prestito consolidato per Lire 5,250,000 . . . . . » 164

24. R. Decreto 31 Ottobre 1873 col quale è approvata la Convenzione per la concessione della ferrovia da Vicenza per Thiene a Schio . . . . . » 172

25. Convenzione 7 Giugno 1873 per la concessione della strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio . . » 174

26. Deliberazione 29 Novembre 1872 del Consiglio provinciale di Vicenza relativamente alle strade ferrate » 176

27. Capitolato per la costruzione e l'esercizio della ferrata Vicenza-Thiene-Schio . . . . . » 181

28. Contratto 2 Ottobre 1874 tra il Comitato Permanente ferroviario e la Società Veneta, per la costruzione ed esercizio della strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio . . . . . » 195

29. Deliberazione 22 settembre 1874 del Consiglio Provinciale di Vicenza sui provvedimenti esecutivi della ferrovia Vicenza-Thiene-Schio in conformità ai patti ferroviari consorziali ed alle votazioni consigliari 22 Marzo 1870 e 20 Gennaio 1874 . . » 208

30. Decreto 27 Luglio 1874 del Ministro dei Lavori pubblici col quale è approvato il progetto definitivo della strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio . . Pag. 218

31. Istromento 24 Ottobre 1874 portante modificazioni al Contratto 2 stesso Ottobre per l'appalto della costruzione ed esercizio della strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio . . . . . » 225

32. Allegato A. Omologazione da parte della Deputazione di Vicenza del Contratto 2 Ottobre 1874 colla Società Veneta per la costruzione ed esercizio della strada ferrata Vicenza-Thiene-Schio . . » 229

33. Allegato B. Omologazione da parte della Deputazione Provinciale di Vicenza dell'Istromento 24 Ottobre 1874 di rettifica del Contratto suddetto . . » 231

34. Contratto 2 Dicembre 1874 pel prestito provinciale di Vicenza di I. Emissione per l'importo nominale di L. 1,360,000 . . . . . » 237

35. Allegato A. Piano d'ammortizzazione del prestito provinciale di Vicenza di I. Emissione . . . » 242

36. Contratto 14 Aprile 1875 pel prestito provinciale di Vicenza di II. Emissione per l'importo nominale di L. 1,340,000 . . . . . » 246

37. Preliminare di Contratto 10 Gennaio 1877 pel prestito provinciale di Vicenza di III. Emissione per l'importo nominale di L. 750,000 . . . . » 255

38. Contratto definitivo, 27 Gennaio 1877, pel prestito di Vicenza di III. Emissione per l'importo nominale di L. 750,000 . . . . . » 260

39. Allegato. Piano d'ammortamento del suddetto prestito di L.750,000 . . . . . » 264

40. Allegato A. Approvazione deputatizia della minuta di Contratto pel prestito di III. Emissione . . » 267

41. Contratto 18 Dicembre 1878 pel prestito provinciale di Vicenza di IV. Emissione . . . . » 269

42. Regolamento del Comitato Permanente per le ferrovia Vicenza-Thiene-Schio approvato dal Consiglio provinciale in seduta 5 ottobre 1877 . . Pag. 272

43. Istromento 22 Marzo 1876 per costituzione di servitù d'uso del tronco comune alle strade ferrate Vicenza-Thiene-Schio e dell'Alta Italia . . . » 274

44. Allegato A. Ratifica del suddetto Istromento 22 Marzo 1876 da parte del Consiglio Provinciale di Vicenza . . . . . » 278

45. Allegato B. Ratifica del suddetto Istromento 22 Marzo 1876 da parte dell'Assemblea del Consorzio ferroviario interprovinciale . . . . . » 279

46. Allegato C. Dettaglio di stima del tronco comune coll'Alta Italia a base del canone . . . . . » 280

47. Convenzione 2 Settembre 1876 fra l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ed il Comitato Permanente per la ferrovia Vicenza-Thiene-Schio per l'uso promiscuo della stazione di Vicenza . » 282

48. Convenzione e Regolamento 31 Ottobre 1876 del servizio cumulativo tra le ferrovie dell'Alta Italia e quella della linea Vicenza-Schio . . . . . » 297

49. Convenzione e Regolamento 15 Dicembre 1877 pel servizio cumulativo tra le ferrovie dell'Alta Italia e le linee del Consorzio Interprovinciale Padova-Bassano e Treviso-Vicenza . . . . . » 327

50. Preliminare di Contratto per la cessione della caduta d'acqua del fiume Retrone al nuovo ponte regolatore fuori porta Monte nella città di Vicenza » 357

51. Regolamento pel servizio di contabilità del Comitato interprovinciale ferroviario Padova-Treviso-Vicenza, approvato nell'Assemblea tenuta in Vicenza il giorno 12 gennaio 1876 . . . . . » 363

52. Regolamento pel sindacato dei lavori pella costruzione delle ferrovie del Consorzio Padova-Treviso-Vicenza, approvato nell'Assemblea tenuta in Vicenza il giorno 12 gennaio 1876 . . . » 372

53. Petizione alla Camera dei Deputati pel rigetto delle Convenzioni ferroviarie proposte dal Ministro Depretis e pel conseguimento del transito sulla ferrovia trasversale Vicenza-Treviso e su ogni altra in analoghe condizioni di quella . . . . . Pag. 378

54. Regolamento pell' Ufficio di Controllo dei redditi delle ferrovie Consorziali e provinciale Vicenza-Schio . . . . . » 383

55. Regolamento per la circolazione gratuita o con ribasso di prezzi sulle ferrovie Consorziali . . » 391

56. Convenzione 22 dicembre 1878 fra l' Amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia ed il Consorzio Interprovinciale Padova-Treviso-Vicenza, pelle linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano per regolare i rapporti di servizio delle reti e stazioni rispettive . . . . . » 401

57. Regolamento 2 marzo 1879 determinante le norme a seguire nei rapporti di servizio esistenti tra le strade ferrate dell'Alta Italia e le linee del Consorzio Interprovinciale Padova-Bassano e Treviso-Vicenza . . . . . » 410

57. Certificato della Camera di Commercio di Vicenza sul valore plateale delle obbligazioni dei prestiti interprovinciali . . . . . » 453

TABELLE DIMOSTRATIVE

A. Prospetto delle liquidazioni concordate tra il Comitato e la Società Veneta (Riassunto) . » 454
Dettaglio . . . . . » 456
» . . . . . » 457
» . . . . . » 458

B. Quadro comparativo delle spese avvisate nei progetti ed effettive delle costruzioni ferroviarie consorziali.

C. Prospetto degli introiti e delle uscite pella costruzione delle ferrovie Consorziali.

D. Prospetto degli introiti e delle uscite per la costruzione della ferrovia Vicenza--Thiene-Schio.

E. Prospetto del movimento viaggiatori tra le linee Padova-Bassano e Treviso-Vicenza ossia dei biglietti venduti dalle stazioni della linea Padova-Bassano per le stazioni della linea Treviso-Vicenza.

F. Prospetto dei prodotti delle ferrovie consorziali da 1. gennaio a tutto dicembre 1878, dedotte le tasse erariali.

G. Prospetto dei prodotti della ferrovia Vicenza-Thiene-Schio da 1. gennaio 1877 a tutto 1878.

H. Elenco dei Comuni che votarono la garanzia dei prestiti interprovinciali.

I. Elenco dei Comuni che votarono la garanzia dei prestiti della Provincia di Vicenza per la costruzione della ferrovia Vicenza-Thiene-Schio.

HE 3097 .C75
Relazione sulle strade ferrate
Stanford University Libraries
3 6105 041 813 788